Amtsblatt

der k. k.

Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Erscheint jeden Dienstag und Freitag 4 Uhr Nachmittags.

Nr. 43. Freitag, den 3. Juni 1892. Jahrgang I.

Pränumerationspreise: Für Wien: ohne Zustellung ganzjährig 6 fl., halbjährig 3 fl., „ „ mit Zustellung ganzjährig 7 fl., halbjährig 3 fl. 50 kr. | Für die Provinz: ganzjährig 8 fl., halbjährig 4 fl.

Einzelnexemplare à 10 kr. im Redactionslocale im Rathhause.

Gemeinderath.

Sitzungen des Gemeinderathes.

Donnerstag, den 9. Juni 1892, 1/2 5 Uhr Nachmittags.
Freitag, den 10. Juni 1892, 1/2 5 Uhr Nachmittags.

Stenographischer Bericht

über die **öffentliche** Sitzung des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 25. Mai 1892 unter dem Vorsitze des Bürgermeisters Dr. Joh. Nep. Prix und des Vice-Bürgermeisters Dr. Albert Richter.

Bürgermeister Dr. Prix: Die Sitzung ist eröffnet. Die Versammlung ist beschlussfähig.

1. Herr Gem.-Rath Rückauf entschuldigt sein Ausbleiben wegen Unwohlseins.

2. Herr Gem.-Rath Haßfurther hat um einen vierzehntägigen Urlaub angesucht.

Ich habe denselben bewilligt und bringe dies zur Kenntnis.

(Dient zur Kenntnis.)

Ich bitte den Herrn Schriftführer, die Einläufe zu verlesen.

Schriftführer Gem.-Rath Zagórski verliest nachstehende Einläufe:

3. Anfrage des **Gem.-Rathes Grünbeck:**

Ich erlaube mir, an den Herrn Bürgermeister die Anfrage zu stellen:

Welches Hindernis denn besteht, dass der Linienwall, der den VIII. und XVII. Bezirk trennt (Breitenfeldergasse-Thelemanngasse) nicht durchbrochen wird? Meines Wissens steht ja nichts dort als alte Scheuern, und noch dazu auf Gründen, die der Commune gehören.

Bürgermeister: Ich werde diese Interpellation in der nächsten Sitzung beantworten.

Schriftführer Gem.-Rath Zagórski (liest):

4. Anfrage des **Gem.-Rathes Grünbeck:**

Die Privat-Telegraphen-Gesellschaft legt im XVI. und XVII. Bezirke Telephonleitungen, zu welchem Behufe Trottoire aufgerissen werden müssen, ohne dass das Bezirksamt oder die Bezirksvorstehung irgendwie vorher verständigt wurde.

Nachdem die Straßengründe Eigenthum der Gemeinde sind, hat doch diese ein Interesse daran, zu wissen, was mit den Straßen vorgeht, und es laufen häufig Klagen von Seite der Hausbesitzer oder Gewölbeinhaber beim Bezirksvorstande ein wegen Geschäftsstörungen, die durch unangemeldetes Aufreißen der Gehwege erfolgen müssen.

Ich erlaube mir nun an den Herrn Bürgermeister die Anfrage:

Ob er gewillt ist, bei derlei Unternehmungen privater Gesellschaften diese zu verhalten, geeigneten Orts vorher in geziemender Weise ihr Vorhaben zur Anzeige zu bringen, damit die Geschäftsleute zu rechten Zeit von diesen Arbeiten in Kenntnis gesetzt werden können, um sich vor Schaden zu bewahren.

Bürgermeister: Diese Anfrage beruht offenbar auf einem Missverständnisse. Solche Arbeiten werden immer beim magistratischen Bezirksamte angezeigt, und dies wird auch hier geschehen sein. Ich werde übrigens nachfragen lassen, ob es hier der Fall war.

Schriftführer Gem.-Rath Zagórski (liest):

5. Antrag des **Gem.-Rathes Grünbeck** und Genossen:

Es liegt im Interesse der Sache, statt des einfachen Auslaufbrunnens im XVII. Bezirke, Palffygasse 13 einen Doppel-Auslaufbrunnen zu errichten, da der bis jetzt dort bestehende einfach nicht mehr genügt.

Infolge der fast gänzlichen Verbauung dieser schönen Straße mit lauter dreistöckigen Häusern hat die Bevölkerung in dieser Gasse und den angrenzenden Gassen an Dichte überaus zugenommen, und kann man abends die schönsten Straßenkämpfe, veranstaltet von Wasserbedürftigen, beobachten.

Ich bitte daher den Herrn Bürgermeister, diese mit wenigen Kosten zu errichtende Abänderung veranlassen zu wollen.

Bürgermeister: An den Stadtrath.

Schriftführer Gem.-Rath Zagórski (liest):

6. Antrag des **Gem.-Rathes Büsch** und Genossen:

Es ist verlautet worden, dass sich der löbliche Stadtrath mit dem Gedanken trägt, die in der Kinderbewahranstalt für Waisen der Giselastiftung im XII.

Bezirke, Meidling, Schillergasse befindlichen Kreuzschwestern aus derselben zu entfernen.

In Anbetracht dessen erlaube ich mir eine Petition des Armenrathes im XII. Bezirke, unterfertigt vom Obmanne, dessen Stellvertreter, dem Schriftführer und von noch 27 Armenräthen, übereinstimmend mit meinem Antrage, an den löblichen Gemeinderath zu überreichen; derselbe beschließe:

Es sei bei eventueller Veränderung diese Kinderbewahranstalt für Waisen der Giselastiftung in der Schillergasse im XII. Bezirke zu einem Mädchen-Waisenhause unter der Leitung und Wartung der daselbst befindlichen Kreuzschwestern einzurichten, so dass die Kreuzschwestern auch fernerhin die nicht genug zu schätzenden Pflegerinnen-Dienste bei den Kranken im XII. Bezirke ausüben können, ferner sei eine allgemeine Kinderbewahranstalt in der seinerzeitigen Gemeinde Ober-Meidling im XII. Bezirke ebenfalls unter der Leitung von Kreuzschwestern zu errichten.

Dieser Petition des Armenrathes folgen angefaltete Befürwortungen:
a) von den Ärzten im XII. Bezirke mit sieben Unterschriften;
b) vom Pfarramte Meidling mit sechs Unterschriften;
c) vom Verein des heiligen Vincenz von Paul, Conferenz vom heiligen Johann von Nepomuk mit 14 Unterschriften;
d) vom Mariazeller Processionsverein in Meidling mit 72 Unterschriften.

Bürgermeister: An den Stadtrath. — Wir schreiten zur Tagesordnung. Ich ersuche den Herrn Gem.-Rath Wurm, das Referat fortzusetzen. Ich möchte die geehrten Herren auf das dringendste bitten, sich in der Debatte so kurz als möglich zu fassen und zu bedenken, dass es ja weniger auf die Reden als auf die Beschlüsse ankommt und dass wir bis Montag fertig werden müssen. Sollte die Debatte heute nicht in entsprechender Weise den Gegenstand fördern, so wäre ich genöthigt, für Freitag vor und nachmittags und eventuell auch für Samstag Sitzungen anzuordnen. Ich bitte den Herrn Referenten, fortzufahren. Wir sind bei der Wienthallinie lit. c) stehen geblieben.

7. Referent Gem.-Rath Wurm: lit. c) lautet (liest): Die an der Großmarkthalle bestehenden, für den Marktverkehr bestimmten Geleise sind in ihrem gegenwärtigen Bestande zu belassen und ist dementsprechend die Stadtbahntrace zu wählen.

Diese beiden Geleise, welche zur Approvisionierung dienen, sind unbedingt nothwendig, und es wäre als eine Störung des Betriebes sehr zu beklagen, wenn die Geleise nicht belassen werden.

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich will der Mahnung des Herrn Bürgermeisters gerecht werden und ich würde vielleicht heute nicht gesprochen haben, wenn man nicht gestern das, was ich angeregt habe, so kurz abgethan hätte. Wie sich die Herren erinnern werden, habe ich gestern den ganz bescheidenen Wunsch ausgesprochen, doch zu bedenken, ob es nicht möglich wäre, bei der Central-Markthalle, wo dieser schwierige Punkt ist, ohne dass wir diese abscheuliche Linie machen, von der Schwarzenbergbrücke bis zur Central-Markthalle eine Alternative zu schaffen, und zwar beiläufig von der Stubenthorbrücke weg. Ich habe das ganz allgemein gesagt; von der Stubenthorbrücke sind ja zwei Angriffspunkte möglich: unterhalb und oberhalb. Der Herr Baudirector hat sich jedenfalls die Abzweigung unterhalb gedacht und gesagt, der Gemeinderath hätte in dieser Beziehung schon einmal einen Beschluss gefasst, der gegentheiliger Natur sei, und deshalb könne man nicht weiter darauf zurückkommen; es wäre dort die Markthalle geplant, und darum empfehle es sich nicht. Ich achte die Gemeinderaths-Beschlüsse gewiss und werde immer dazu beitragen, wenn es sich darum handelt, dass einem Gemeinderaths-Beschlusse die nöthige Achtung verschafft werde. Es ist aber trotzdem oft vorgekommen, dass der Gemeinderath vor vielen Jahren gefasste Beschlüsse wieder abgeändert. Es haben sich auch die Verhältnisse geändert, und ich glaube, man begeht kein Verbrechen, wenn man vielleicht wünscht, dass ein Beschluss, welcher unter total anderen Verhältnissen gefasst ist, geändert oder dass auf denselben keine Rücksicht genommen werde. Der Herr Referent hat die Sache anders aufgefasst, und haben beide Herren recht.

Bürgermeister (unterbrechend): Ich bitte, wir sind bei der Central-Markthalle.

Gem.-Rath Rosenstingl: Bei der Central-Markthalle, ich weiß das genau.

Bürgermeister: Ich muss sehr bitten, sich an die Sache zu halten.

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich bin bei der Verbindungsbahn und Wienthallinie.

Bürgermeister: Ich bitte, sich an die Sache zu halten; wenn von derselben abgewichen wird, muss ich doch darauf aufmerksam machen.

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich weiß nicht, ob ich vom Gegenstande abgewichen bin. Die Markthalle ist ein großer Stein des Anstoßes. Es ist gescheiter, man redet überhaupt weiter nichts.

Bürgermeister: Ich bitte weiterzureden, es ist ja schade um die Zeit.

Gem.-Rath Rosenstingl: Wir können ja einmal bis zwei Uhr früh auch beisammenbleiben, ich glaube, die Sache ist doch wichtig genug. (Widerspruch links.) Nun, der Herr Referent hat die andere Alternative gedacht, nämlich durch den Kinderpark quer über die Ungargasse in die Central-Markthalle. Ich begreife recht gut, dass das eine wie das andere ungeheuer schwierig ist, ich möchte aber trotzdem bitten — ich stelle keinen Antrag, damit wir schneller fertig werden — und zwar richte ich eine Bitte an jene Herrn Delegierten, die Mitglieder der Verkehrsanlagen-Commission sein werden, dass sie es doch der Mühe wert finden möchten, diese Verbindung vom Wienfluss weg im Auge zu behalten, natürlich unter den Voraussetzungen, die gestern bestimmt wurden, dass nicht diese Baublöcke geschaffen werden, sondern die Wiencanette zur Weiterführung der Bahn benützt und dort die Verbindung hergestellt werde. Wenigstens soll man so etwas eingehend ins Auge fassen, und wenn man sagt, es geht nicht wegen der Gefällsverhältnisse, dann will ich mich zufriedengeben. Aber diese Bitte kann mir doch gestattet sein, dass man über diese Sache ernsthaft nachdenkt.

Es handelt sich um eine Sache, die für hundert Jahre geplant wird, und ich möchte doch die Herren Delegierten auch darauf aufmerksam machen, dass durch die Entfernung der Franz Josefskaserne der ganze Platz ein anderes Bild erhalten würde, dass eine förmliche Umwälzung stattfinden wird, und dass man darauf Rücksicht nehmen soll.

Bürgermeister: Wünscht einer der Herren das Wort? (Niemand meldet sich.) Die Debatte ist geschlossen.

Referent (zum Schlusswort): Ich will nur erwähnen, dass ich gestern in ausführlichster Weise dargethan habe, welche Gründe dagegen sprechen, die Bahn durch das Wienthal zu führen, dass es außerordentliche Schwierigkeiten in Bezug auf das Niveau gibt. Es würde der Stadtpark zerstört werden, und ich glaube auch, Collega Rosenstingl hat mit dem Kopf genickt, wie ich gesprochen habe. Es ist gar kein Zweifel, dass man hier bei der Wienthallinie außerordentliche Schwierigkeiten zu überwinden

hätte. Übrigens ist gestern der Gegenstand formell erledigt worden, und es ist gewiss, dass die Herren, welche sich mit der Frage beschäftigen, über die Sache reiflich nachgedacht haben und noch nachdenken werden.

In Bezug auf den Anschluss beim Hauptzollamte wird thunlichst jedem Wunsche, jeder Anregung Rechnung getragen werden.

Ich glaube, bezüglich des Punktes c), in welchem nur von den zwei Geleisen gesprochen wird, welche nothwendig sind zur Approvisionierung der Markthalle, war diese Erinnerung sehr gut gemeint, aber nicht in der Sache begründet.

Ich bitte, nachdem keine eigentliche Einwendung gegen den Punkt c) erhoben wurde, denselben anzunehmen.

Bürgermeister: Wir schreiten zur Abstimmung, ich brauche den Punkt wohl nicht vorzulesen. (Rufe: Nein!) Diejenigen Herren, welche dem Punkte c) zustimmen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Nach einer Pause.) Angenommen.

Referent: d) Längs des Kinderparkes ist die Bahnlinie näher gegen die Straße in der Weise zu verlegen, dass das Trottoir dieser Straße längs des Parkes unter die Bahnanlage zu liegen kommt, welche dementsprechend auf einer aus Stein und Eisen combinierten Construction geführt werden muss, wobei auf möglichste Geräuschlosigkeit Bedacht zu nehmen ist.

Bürgermeister (nach einer Pause): Angenommen.

Referent: e) Dem vor der technischen Hochschule projectierten Bahnhofe „Elisabethbrücke" kann die Gemeinde Wien nicht zustimmen. Es ist daselbst bloß eine Haltestelle zu errichten. Diese Haltestelle ist näher dem Obstmarkte zu verlegen und zu überdecken und sind die über Terrain herzustellenden Baulichkeiten in Übereinstimmung mit der seinerzeit seitens der Gemeinde zu bestimmenden Ausbildung des Platzes „Karlskirche, Obstmarkt" in ästhetisch entsprechender Weise auszuführen. Die im Untergrunde herzustellende Bahnhofanlage selbst ist zu überdecken.

Bürgermeister: Ich glaube, dass wir diesen Punkt vertagen sollen, bis über die Frage entschieden ist, ob die Ringlinie oder Lastenstraßenlinie beschlossen ist. Die Herren sind einverstanden mit der Vertagung? (Keine Einwendung.) Also der Punkt e) ist vorläufig vertagt.

Referent: f) Die offen projectierten Bahnstrecken von Kilometer 2·7 bis Station „Elisabethbrücke", dann am Obstmarkte, ferner zwischen Kilometer 3·9 „Rudolfsbrücke" und Kilometer 4·5 bis „Pilgrambrücke" sind sofort zu überdecken.

Bürgermeister (nach einer Pause): Angenommen.

Referent: g) Die Verringerung der Straßenbreiten in der Heleneugasse, dann in der Oberen und Unteren Viaductgasse kann nur dann zugestanden werden, wenn für die Verbreiterung der Verbindungsbahn eine Construction gewählt wird, welche die Benützung der in Anspruch zu nehmenden Straßentheile als Fußwege ermöglicht.

Bürgermeister (nach einer Pause): Angenommen.

Referent: Punkt h) Es ist für eine entsprechende Verbindung der Vorderen Zollamtsstraße mit der Hinteren Zollamtsstraße, wie für die Möglichkeit der directen Durchführung der Marxergasse gegen den für den Bau von Markthallen bestimmten Eislaufplatz Vorsorge zu treffen. Auch ist die Ausmündung der Oberen Viaductgasse gegen die Hintere Zollamtsstraße entsprechend auszugestalten.

Bürgermeister: Wünscht einer der Herren das Wort? Es ist nicht der Fall. Ich erkläre den Punkt für angenommen.

Referent: Punkt i) Der Bahnhof beim Hauptzollamte ist derart anzulegen, dass er auch von der Landstraße aus zugänglich ist.

Bürgermeister: Keine Einwendung? Ist angenommen.

Referent: Punkt k) Mit Rücksicht auf den Punkt IV 6 des Programmes sieht sich die Gemeinde Wien veranlasst zu constatieren, dass zwischen der Engel- und Canalgasse der größte Theil des gegenwärtigen Wienflussbettes zur Bahnanlage beansprucht wird. Es wird daher bedungen, dass die Kosten der Einlösung der am linken Wienflussufer liegenden Häuser zum größten Theile auf Rechnung der Unternehmung zu stellen sein werden.

Hier ist „zum größten Theile" eingeschaltet, weil es im Punkte IV 6 ausdrücklich heißt, dass diese Arbeiten, welche gleichmäßig die Wienregulierung und die Bahnherstellung betreffen, in entsprechender Weise zu theilen wären. Es geschieht das in Übereinstimmung mit Punkt IV 6 des Programmes.

Bürgermeister: Wünscht jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Ich bitte jene Herren, welche den Antrag so annehmen, wie er hier abgedruckt ist, mit Hinweglassung der Worte „zum größten Theile", die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Referent: Punkt l) In Betreff der Kreuzung des Wienflusses durch die Anschlusslinien nächst der Elisabethbrücke und der Hauptzollamtsbrücke wird die Erklärung abgegeben, dass die Gemeinde Wien erst bei der politischen Begehung entscheiden wird, ob die Freihaltung des in der Einwölbung des Wienflusses vorgesehenen Lichtraumes auch bei den Bahnüberbrückungen nothwendig ist.

Gem.-Rath v. Stummer: Ich bitte, wenn der Passus so angenommen wird, wie er hier steht, dann können wir überhaupt keine Verbindung machen, denn die Wienfluss-Überwölbung muss jedenfalls durchschnitten werden. Ich glaube daher, dass man nicht sagen kann: „ob die Freihaltung des in der Einwölbung des Wienflusses vorgesehenen Lichtraunes auch bei den Bahnüberbrückungen nothwendig ist", sondern: „inwieweit dies zugelassen werden kann". Denn, wenn man überhaupt sie principiell nicht zulässt, dann können wir eine Verbindung überhaupt nicht herstellen, wie die Nivellette nach den Plänen zeigt. Ich glaube, diese Bedingung können wir nicht aufstellen, weil wir uns sonst schaden würden. Wir können nur sagen: „inwieweit die Durchschneidung der Überwölbung zulässig ist". Das können wir beschließen. Ich bitte also, statt „ob" „inwieweit" zu sagen.

Referent: Ich schließe mich dem an.

Bürgermeister: Angenommen. — Nun liegt ein Antrag vom Herrn Gem.-Rath R. v. Neumann vor, es wäre als Punkt m) einzuschalten: „Es ist für eine Verbindung der Wienthallinie mit der Gürtellinie sowohl in der Richtung gegen die Westbahn als gegen die Stadtbahn vorzusorgen."

Referent: Wir haben zum Schlusse verschiedene Anträge zu stellen, wie die einzelnen Stadtbahnen miteinander zu verbinden sind, und ich glaube, es wäre logisch, dann auch darüber abzustimmen und nicht jetzt.

Gem.-Rath R. v. Neumann: Ich bin einverstanden.

Referent: Ich will constatieren, dass durch die Annahme der Punkte a) bis l) jene Petition erledigt ist, welche von verschiedenen Bürgern der Landstraße überreicht worden ist.

Bürgermeister: Ich bitte fortzufahren.

Referent: E. Donaucanallinie: a) „Bei der Ausführung dieser Bahnlinie ist in der Strecke der Übersetzung des Wienflusses als Ersatz für die Hauptzollamtsbrücke bis zum Zeitpunkte der Einwölbung des Wienflusses auf Kosten der Unternehmung eine provisorische Brücke herzustellen, welche nach durchgeführter Wienfluss-Regulierung durch eine definitive zu ersetzen ist."

Bürgermeister: Wünschen die Herren eine General-Debatte? (Zustimmung.)

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich glaube recht berichtet zu sein, dass im Stadtrath mit der Donaucanallinie gewartet, gleich der innere Ring in Berathung genommen und dann die Donaucanallinie daran geschlossen worden ist. Ich habe geglaubt, man könnte auch hier ganz analog vorgehen.

Bürgermeister: Ich glaube, das ist ja überflüssig. Wir nehmen jetzt die Donaucanallinie und dann die Ringlinie.

Gem.-Rath Rosenstingl: Dann bitte ich, dass wir so wie gestern eine General-Debatte eröffnen.

Bürgermeister: Die General-Debatte ist eröffnet.

Referent: Ich möchte zunächst eine allgemeine Exposition geben. Die Linie beginnt beim Hauptzollamte, senkt sich, überschreitet den Wienfluss, gelangt dann ans Ufer des Donaucanales und geht an demselben entlang bis in die Nähe des Franz Josef-Bahnhofes. Beim Franz Josef-Bahnhof findet die Kreuzung der Franz Josef-Bahn mit dieser Bahn in der Weise statt, dass die Donaucanallinie unmittelbar unter dem Geleise der Franz Josef-Bahn so durchgeht, dass eine Stiegenverbindung es ermöglicht, von diesem Geleise der Donaulinienbahn hinaufzugelangen zum Geleise der Franz Josef-Bahn. Im ferneren Verlaufe nimmt die Linie den Zug gegen den Heiligenstädter Bahnhof und vereinigt sich dort mit den anderen drei Linien. Es ist bei dieser Trace besonders darauf Rücksicht zu nehmen, dass alle Überbrückungen, die entweder jetzt schon geplant sind über den Donaucanal herzustellen, oder in Aussicht genommen werden könnten, möglich sind, daher bei der Quaimauer die Verstärkungen dort anzulegen sind, wo heute schon die Brücken in Aussicht genommen sind. Es ist dies hauptsächlich bei der Verlängerung der Rothenthurmstraße gegen die Lilienbrunngasse nothwendig. Ferner ist in diesem Projecte ein Steg eingezeichnet in der Nähe des Kaiserbades, wo ein Übergang stattfinden soll zu der Station der Dampftramway, die nach Stadlau führt. Dieser Steg soll nach den Anträgen des Stadtrathes der öffentlichen Benützung vorbehalten sein.

Im weiteren Verlaufe wird es nothwendig sein, diese Trace so herzustellen, dass die bestehenden Canalprofile möglichst wenig gedrückt werden. Wenn sie aber gedrückt werden müssen und wenn ein theilweises Tieferlegen derselben stattfindet, so müssen die Mehrkosten, welche dadurch entstehen, dass der Canal in seiner unteren Strecke ein geringeres Gefälle hat und infolge dessen größer gehalten werden muss, auf die Unternehmung geworfen werden. Ferner wird es auch nothwendig sein, infolge dieser Bahnherstellung mit der Sammelcanaltrace mehr gegen die Häuser vorzurücken und stellenweise Häuser einzulösen. Diese Hauseinlösung kommt hier wieder, genau so wie im Wienthal, nur infolge der Bahnanlage vor. Es muss also auch in dieser Beziehung wieder vorgesorgt werden, dass diese Hauseinlösung seitens der Unternehmung gedeckt wird. Das sind die vorzüglichsten Einwendungen, welche von Seite des Stadtrathes gemacht wurden, und welche ich im Detail mir später vorzutragen erlauben werde.

Gem.-Rath v. Stummer: Ich werde mich so kurz als möglich fassen. Ich werde mich auf eine größere Motivierung nicht einlassen, ich muss aber vorausschicken, dass ich hier eine specielle Meinung habe, die ich zum Ausdrucke bringen muss, und dass ich mit fester Überzeugung meinen Antrag vorlegen werde. Wenn man die Linie betrachtet, wie sie hier geplant ist, so kommt man zu folgenden Übelständen.

Die Einmündungen der verschiedenen Straßen in den III. Bezirk werden noch viel ungünstiger, als sie heute sind. Die Station bei der Großmarkthalle muss natürlich vergrößert und verbreitert werden, wie es projectiert ist, um drei oder vier Geleise. Ich bin aber der Überzeugung, dass auch diese Geleise nicht genügen werden und die Station sich noch vergrößern wird. Dadurch werden diese verschiedenen Unterfahrten noch beschwerlicher und unangenehmer werden: Das ist die Einfahrt in die Ungargasse, die Einfahrt in die Hauptstraße und schließlich der Durchbruch zur Marxergasse. Das ist ein Fehler. Der zweite ist, dass die Vordere Zollamtsstraße durch diese Trace vollständig abgetrennt wird. Weiters übersetzt die Linie den Wienfluss an einem sehr ungünstigen Orte, wie Sie hier auf dem Plane sehen können. In weiterer Verfolgung der Linie kreuzt die Trace, weil sie unterirdisch geht, alle Bäche, die auf dieser Seite in den Donaucanal münden. Das ist der Alserbach, der Krotenbach u. s. w., denen in Zukunft die Einmündung in den Donaucanal bedeutend erschwert wird. Diese Linie kreuzt aber auch die Sammelcanäle am rechten Ufer und diese Durchkreuzung wird außerordentlich erschwert. Der Sammelcanal muss tiefer gelegt werden, infolge dessen bekommt er ein anderes Profil. Die Erschwerungen bezüglich der Wasserverhältnisse sind außerordentlich große; dadurch, dass die Linie hier im Untergrund führt, müssen an ganz bestimmten Stellen, wie sie hier in der Vorlage sind, Häuser eingelöst werden. Ich bin nicht so glücklich veranlagt, zu glauben, dass diese Häusereinlösungen alle seitens der Unternehmung durchgeführt werden sollen. Solange das nicht ist, bezweifle ich es, ob wir das erreichen, was hier beantragt wird. Ebenso bezweifle ich das auch bei der Wienthallinie. Im weiteren Verlaufe kommen wir nebstdem, dass z. B. eine Neuherstellung von Brücken dadurch erschwert wird und noch andere Unannehmlichkeiten eintreten, durch die Untergrundlinie in einen schlechteren Connex mit dem Franz Josef-Bahnhofe, und zwar zu einer schlechteren Einmündung und einer schlechteren Verbindung.

Zum Schlusse das, was der Gemeinderath schon beantragt hat, was aber bei diesen Plänen auch durchaus nicht berücksichtigt worden ist, worauf wir aber unbedingt bestehen müssen, das ist eine Verbindung vor dem Franz Josef-Bahnhofe von der Donaucanallinie zur Gürtellinie. Diese ist entschieden außerordentlich wichtig, wurde vielfach schon vorgeschlagen und ist vom Gemeinderathe damals acceptiert worden, ist aber in den Plänen wieder nicht enthalten.

Wenn Sie alle diese Nachtheile dieser Linie auf eine Wagschale legen und auf die Wagschale das legen, dass, wenn Sie eine Hochbahn auf dieser Trace planen, Sie dadurch gewisse Nachtheile in ästhetischer Beziehung bekommen, so muss ich nach genauer Berücksichtigung aller einschlägigen Verhältnisse, nach bestem Wissen und Gewissen sagen, dass ich hier unbedingt für eine Hochbahn stimmen muss. (Beifall.) Die richtige Lösung — Sie mögen nun beschließen, was Sie wollen, ich sage es ganz frank und frei — ist hier ganz allein die Hochbahn. Ich weiß, meine Herren, dass ich da einen Sturm von verschiedenen Seiten erregen werde, allein das hilft alles nichts. Wenn hier die Tiefbahn gelegt wird, so werden die Schwierigkeiten erst nachträglich zum Vorschein kommen, und zwar dann, wenn man die Detailprojecte für die einzelnen Punkte durchführt, wenn man die Detailprojecte für den Sammelcanal, für die Nothausläße, für die einzelnen Durchläße in den Donaucanal von den verschiedenen Canälen, vom Franz Josef-Bahnhof u. s. w. machen wird.

Der Punkt, meine Herren, bei der Großmarkthalle ist eigentlich gar nicht ordentlich zu lösen, außer wenn Sie eine Hochbahn anlegen. Nur dadurch sind Sie im Stande, den ganzen Bahnhof und die Großmarkthalle zu heben und dadurch die Einfahrten in die Landstraße günstiger zu gestalten, die heute schon schlecht sind und die bei dieser Anlage noch bedeutend schlechter werden. Bei diesem Punkte erwähne ich noch eines. Ich fasse mich nur in Schlagworten, um dem Wunsche des Herrn Bürgermeisters zu entsprechen, den ich auch ganz berechtigt finde. Die Magazine der Markthalle haben nach meiner festen Überzeugung überhaupt gar keine Berechtigung mehr, auf diesem Punkte zu stehen. Wir haben heute auf so und soviel Bahnhöfen überall ein Zollamt. Das ist einer der schönsten Punkte der Stadt, hier passen diese großen Magazine des Zollamtes überhaupt gar nicht mehr her. Das Zollamt wird hier auch nur höchstens sehr kurze Zeit belassen werden, und die competenten Organe werden selbst das ganze Hauptzollamt auf einen ganz anderen Punkt verlegen, wo es viel nothwendiger und wichtiger ist. Ich beantrage daher, dass die Magazine des Hauptzollamtes schon heute rasiert werden.

Weiters muss man bei einer solchen großen Anlage die Sache im großen auffassen und nicht kleinlich vorgehen, um große Anlagen schlecht zu machen. Da komme ich auch darauf, dass wir eventuell die jetzige Großmarkthalle ganz oder theilweise rasieren werden, denn sie hat nie das geleistet, was man von ihr anfangs verlangte und erhoffte. Sie hat auch nicht die Berechtigung, auf diesem Platze zu stehen, und wenn man diese zwei großen Ubicationen rasiert, können Sie das Project technisch richtig und auch in ästhetischer Hinsicht entsprechend für die ganze Stadt, insbesondere die Landstraße und den I. Bezirk, durchführen. Sie finden keine andere Lösung, als eine Hochbahn längs des Donaucanales.

Ich möchte daher beantragen wegen der verschiedenen Mängel, die sich aus einer Untergrundbahn ergeben, die beantragte Donaucanallinie von der Markthalle bis zum Franz Josef-Bahnhofe als Hochbahn durchzuführen. Ich bin mir zwar bewusst, dass diese Linie gewisse Nachtheile hat, indem es erstens schwierig ist, eine Hochbahn in ästhetischer Hinsicht gut auszurüsten, aber ich bin überzeugt, dass unsere Architekten im Stande sind, diese Hochbahn auch in dieser Hinsicht so auszugestalten und auszuschmücken, dass sie gewiss nicht der Stadt Wien zur Schande gereicht. Ein zweiter Nachtheil der Hochbahn ist, dass sie den Ring nicht direct an die Lastenstraße anschließen kann und wir daher eine Umsteighalle haben müssen. Andere effective Nachtheile sind mir aber nicht bekannt. Dafür erreichen wir so große Vortheile bei diesem Punkte in technischer Beziehung, dass, wenn ich alle Vor- und Nachtheile auf die Wagschale lege, mir klar wird, dass es nicht anders möglich ist, als diese Linie als Hochbahn zu bauen. Ich erkläre nochmals, mögen Sie hier die Tiefbahn beschließen, dann werden Sie sehen — ich will zwar kein Prophet sein, aber hier prophezeie ich es Ihnen —, dass die Schwierigkeiten und Calamitäten schon zum Vorscheine kommen werden, wenn einmal die Detailprojecte vorliegen werden. Die Schwierigkeiten werden periodisch eintreten, wenn z. B. Hochwasser ist und ein Gewitter dazu kommt, so ist der Abfluss des Wassers überhaupt nicht möglich. Ich habe eine ziemliche Erfahrung in diesen Dingen und kann Sie versichern, dass die einzige Lösung die Hochbahn ist, welche gewiss auch in ästhetischer Hinsicht kein Nachtheil für die Stadt sein wird, denn heute sind die Verhältnisse bei der Markthalle viel schädlicher als die ganze Hochbahn. Ich schließe und stelle den positiven Antrag, dass diese Linie als Hochbahn durchgeführt wird.

Gem.-Rath Stiaßny: Meine Herren! Ich muss vor allem mein lebhaftes Bedauern darüber ausdrücken, dass diese Linie, welche der Gemeinderath vor fast zehn Jahren als eine der wichtigsten Linien betrachtete, nunmehr zu einer Localbahn degradiert wird. Diese Linie war ursprünglich eine Hauptlinie und die Basis des großen Projectes, dessen drei Hauptlinien, gewissermaßen zu einem sphärischen Dreieck zusammengelegt, der Grundzug nicht nur des ursprünglichen Fogerty'schen Projectes, sondern auch des vom Gemeinderathe vom 15. Juni 1883 ausgearbeiteten Projectes gewesen sind. Damals, im Jahre 1883, haben Sie beschlossen — und zwar, wenn ich nicht irre, einstimmig —: der Gemeinderath acceptiert das vom Stadtbauamt vorgelegte Project einer Stadtbahn, welches den Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung und den Anforderungen des Verkehres in vollem Umfange entspricht. Ich füge hinzu, dass bei diesem Anlass über Anregung und Verlangen der Opposition gleichzeitig die Erwartung ausgesprochen wurde, dass diese Hauptlinien — es hat sich damals bekanntlich nicht um die drei von mir angedeuteten, sondern auch um die Durchmesserlinie gehandelt — vom Staate als Staatsbahn erbaut werden. Ich muss erwähnen, dass diese Bedingung als eine den Wünschen und Bedürfnissen entsprechende bezeichnet wurde und auch vom gesammten Gemeinderathe als eine solche bezeichnet wurde. Auch von dieser Bedingung ist abgegangen worden, und man hat diese Linie zu einer Nebenlinie degradiert, die einem Unternehmer übergeben werden soll. Später, am 16. April 1886 hat der Gemeinderath abermals über die Donaucanallinie einen Beschluss gefasst. Es ist nämlich ein Unternehmer gekommen, die Firma Siemens & Halske. In beiden Fällen ist mir die Ehre zutheil geworden, am Referententische stehen zu können und nahezu einstimmige Beschlüsse des Gemeinderathes hervorzurufen. Die von Siemens & Halske vorgelegten Projecte waren vollkommen übereinstimmend mit demjenigen, was der Herr Referent als Vorschlag der Regierung uns vorlegt. Ich wiederhole, dass auch damals der Gemeinderath mit dieser Ausführung sich einverstanden erklärt hat. Ich muss die Herren, welche dem früheren Gemeinderathe nicht angehört haben, darauf aufmerksam machen, dass die Hochbahn, wie sie in den Jahren 1881 bis 1882 geplant wurde, hauptsächlich aus dem Grunde fallen gelassen wurde — ich spreche nämlich von der Hochbahn am rechten Donauufer —, weil eine Übersetzung der Ringstraße

in einer den wienerischen ästhetischen Bedürfnissen entsprechenden Weise nicht herzustellen möglich ist. Dieselben Schwierigkeiten bestehen heute wie damals und alle Bemühungen der Architekten werden nicht im Stande sein, die schiefwinkelige Übersetzung der Ringstraße in einer unseren ästhetischen Bedürfnissen entsprechenden Weise durchzuführen; darum ist die Hochbahn gefallen. Ich bin für den Charakter der Donaucanallinie als Vollbahn nicht nur im Gemeinderathe, sondern auch in der Enquête, welche im Herbste vorigen Jahres über die Verkehrsanlagen stattgefunden hat, eingetreten. Ich habe darauf hingewiesen, dass die Donaucanallinie nicht nur den volkreichsten Stadttheil, sondern auch das Emporium der Industrie durchzieht, und Handel und Industrie die berechtigte Forderung haben, dass diese Bahn ihnen, dem Handel und der Industrie, dienstbar gemacht werde, eine Bedingung, welche von der Localbahn nicht erfüllt wird. Wir sind damals nicht durchgedrungen. Wir werden das noch bereuen, und zwar die Regierung, welche Schwierigkeiten im Betriebe und Verkehre schafft, welche sie später zu beseitigen nicht in der Lage sein wird, der Gemeinderath, weil er den Bedürfnissen der Bevölkerung durch die geplante Ausführung nicht vollständig entspricht, ich aber, weil ich das Gefühl habe, dass ich mit meinen Argumentationen zu schwach war und meine Überzeugung auf die Zuhörer nicht zu übertragen wusste. Es kommt nun etwas anderes. Der Herr Vorredner, ein Techniker, welchen ich schätze, ein Mann, den ich verehre, kommt mit einem Project einer Hochbahn, und zwar, wenn ich nicht irre, der Führung der Hochbahn am linken Donauufer (Rufe: Nein! Am rechten Donauufer.) Um so schlimmer! Es hat nämlich immer transpiriert, dass wir am Leopoldstädter Ufer mit einer Hochbahn beglückt werden sollen. (Rufe: Nein!) Nun, nachdem diese Idee gefallen ist, will ich mich nicht weiter damit beschäftigen. Aber, meine Herren, es sind Bedenken gegen die sogenannte Tiefbahn, welche der Referent vorschlägt, die aber nicht eigentlich eine Tiefbahn ist, vorgebracht worden, welche nach meinem Dafürhalten vollständig unstichhältig sind. Es ist gesagt worden, dass die Tiefbahn fortwährend der Gefahr der Überschwemmung vom Donaucanal ausgesetzt sei. Der Herr Vorredner hat vergessen, dass wir mit großen Kosten, mit einem Kostenaufwand von 10,000.000 fl. den Donaucanal regulieren und in einen Schiffahrtscanal mit fixem Spiegel umwandeln, dass es uns durch die Absperrvorrichtung in Nussdorf möglich sein wird, die Stadt vor Hochwasser vollkommen und in einer ganz unzweifelhaften Weise zu bewahren, dass also ein Überrinnen des Bahngeleises für immerwährende Zeiten ausgeschlossen ist. Unter dieser Voraussetzung, meine Herren, ist das Argument, welches gegen die sogenannte Tiefbahn vorgebracht worden ist, vollkommen unstichhältig.

Auch möchte ich den Herrn Collegen, auf dessen Aussprüche ich großen Wert lege, bitten, diesen seinen Ausspruch unter allen Umständen zu rectificieren, weil es sonst den Anschein hätte, als wenn er übersehen hätte, dass wir mit der Donauregulierung beschäftigt sind. Bleibt es aber bei seinem Vorschlag der Führung einer Hochbahn auf dem rechten Ufer, so bestehen unüberwindliche Schwierigkeiten, nämlich die Übersetzung der Ringstraße mittels dieser Hochbahn, welche man in einer vernünftigen und anständigen Weise zu lösen nicht im Stande sein wird. (Gem.-Rath v. Stummer: Das wäre traurig!) Ich muss mich selbstverständlich diesem Beschlusse, der allgemein gefasst worden ist, fügen, diese Linie nur als Localbahnlinie zu behandeln. Unter dieser Voraussetzung kann ich nur erklären, dass es nach meinem Dafürhalten keine richtigere, keine bessere, zweckmäßigere Lösung gibt, als die uns von Seite des Referenten vorgeschlagene, und darum werde ich für den Referenten-Antrag stimmen. (Beifall.)

Gem.-Rath Dehm: Von den beiden Herren Vorrednern hat jeder eine ganz andere Meinung ausgesprochen. Der eine ist vollständig für die Herstellung der Hochbahn, während der andere sich dem Referenten-Antrage, nämlich der Regierungsvorlage, anschließt und für die Untergrundbahn, respective für die Galleriebahn, eintritt.

Ich bin gewiss kein Schwärmer der geplanten Untergrundbahn, nachdem ich überzeugt bin, dass in kurzer Zeit diese Anlage den Bedürfnissen nicht entsprechen wird, dass der Betrieb auf dieser Linie nicht in der Art durchgeführt werden kann, wie dies bei der Hochbahn möglich ist. Aber wie Sie aus den Ausführungen meines unmittelbaren Herrn Vorredners gehört haben, wurde seinerzeit schon das Fogerty'sche Project deshalb abgelehnt, weil man es für unmöglich hält, dass unsere schöne Ringstraße und der großartig angelegte Franz Josefs-Quai mit ihren Prachtbauten durch eine Hochbahn verunstaltet, auf gut wienerisch ausgedrückt, verschandelt werden. (Sehr richtig!)

Wir müssen uns, wenn auch mit schwerem Herzen, mit dem vorgelegten Projecte begnügen, und ich bin überzeugt, dass es unsere heutige Technik dahin bringen wird, dass das Geld, welches für die Regulierung des Donaucanales verwendet wird, nicht fruchtlos ausgegeben wird und dass durch die Tieferlegung des Wasserspiegel des Canales auch jene Calamität, von der der erste Herr Redner gesprochen hat, nicht eintreten wird.

Wenn ich mich aber zum Worte gemeldet habe, so geschieht dies hauptsächlich, um meine Bedenken in Bezug auf die projectierte Trace auszusprechen.

Es ist aus dem vorliegenden Plane ersichtlich, dass unmittelbar bei der Brigittabrücke die Trace rechts abbiegt und in einem ziemlich kleinen Radius unter dem Kopfgebäude des Franz Josef-Bahnhofes hinzieht, die Althangasse durchschneidet und in einen Baublock einmündet, welcher im eigentlichen Lichtenthal sich befindet, und sodann im Untergrund weitergeht und an die Franz Josefbahn sich anschließt.

Wer die Stadtbahn in Berlin gesehen hat und sich die entsetzlichen Bilder ausmalt, die sich ergeben, wenn die Bahn in den Höfen, durch die Hinterhäuser durchgeführt wird, hat einen Begriff, wie diese Linie aussehen wird, wenn die Bahn in diesen Baublock, welcher lediglich von armen Leuten bewohnt ist, das heißt in eine Gegend eindringen wird, welche wirklich, von dieser Gegend gesehen, kein schönes Bild den Reisenden darbieten wird. Ich bin überzeugt, dass, wenn die Bedenken, welche ich hier ausgesprochen habe, erwogen werden, eine andere Linie, welche ich später beantragen werde, welche weit günstiger ist und auch billiger kommen wird, angenommen wird. Ich habe im IX. Bezirke eine große Zahl sehr fleißiger Gewerbetreibender zu vertreten; es sind dies die Holzhändler von Wien. Wenn wir die Linie so annehmen, wie sie vorgeschlagen ist, so werden wir eine große Zahl derselben geradezu an den Bettelstab bringen, weil die Bahn mitten durch ihre Holzplätze durchschneidet und es nicht möglich macht, diesen einen Ersatz zu bieten. Wenn die Linie, wie ich vorschlage, etwas mehr am Donaucanal aufwärts gelegen ist und, etwas weiter entfernt vom Kopfgebäude, die Franz Josef-Bahn durchschneidet, so haben wir die Möglichkeit geschaffen, einer Calamität auszuweichen, und ich erlaube mir, diesbezüglich den Antrag zu stellen,

dass die Linie von der Brigittabrücke bis zur Einmündung in die Augasse einem Studium unterzogen werde, damit diesen Übelständen abgeholfen werden kann.

Ich empfehle Ihnen meinen Antrag zur Annahme.

Gem.-Rath Dr. Linke: Auch ich fasse die Donaucanalbahn als Hauptbahn auf; dieselbe steht im innigsten Zusammenhange mit der Bedeutung des Donaucanales selbst. Wenn dieser in der Weise reguliert und schiffbar gemacht wird, wie wir es alle wünschen, und wenn dann in kurzer Zeit, was zu hoffen ist, der Donau-Oder-Canal hergestellt wird, so ist es unzweifelhaft, dass die Schiffahrt gehoben wird, und wir müssen uns wenigstens bestreben, dass wir in einigen Jahren den Frachtenverkehr auf der Donau haben, den heutzutage Berlin hat, nämlich fünf Millionen Tonnen per Jahr.

Wenn wir nun die Uferlänge des Donaucanals mit 15 km in Betracht ziehen und dann die Kilometerlänge vom Donaustrom, so macht das zusammen etwa 30 km. Vertheilt man die fünf Millionen Tonnen auf die 30 km, so kommt auf 1 km ein Frachtenverkehr von 167.000 t. Ein derartig starker Frachtenverkehr, der voraussichtlich eintreten wird und soll — das müssen wir ja anstreben —, erfordert doch gewiss viele Einrichtungen und Vorkehrungen, nicht bloß im Wasserspiegel des Canals, sondern auch an den Ufern. Es ist selbstverständlich, dass bei einer derartigen Schiffahrt die Ufer verbreitert werden müssen, dass an vielen Seiten der Zugang zum Donaucanal selbst möglich gemacht wird. Es werden viele Lagerplätze und Magazine entstehen, und es ist im Berichte des Budgetausschusses ausgesprochen, dass der Donaucanal, wenn er reguliert wird, die Bestimmung hat, zunächst für die Approvisionierung von Wien Sorge zu tragen.

Daraus geht schon hervor, dass die Herstellung des Donaucanals nach dem Ideale, das uns vorschwebt, in keiner Weise durch die Donaucanalbahn beeinträchtigt werden darf. Deshalb wurde auch in dem Regierungsprogramme, welches uns seinerzeit vorgelegt worden, bei Punkt 3 Folgendes ausgesprochen: „Die Projectverfassung für die sub D und E angeführten Localbahnlinien: Wienthallinie und Donaucanallinie hat im Zusammenhange mit jener für die im Punkte 1, Z. 1, 2 bis einschließlich 4, angegebenen Arbeiten zu erfolgen." Zu diesen Arbeiten gehört die Umwandlung des Donaucanals. Dasselbe ist auch in dem Berichte des Budgetausschusses ausgesprochen und geht auch aus den Verhandlungen hervor, welche über die Wiener Verkehrsanlagen im Ingenieur- und Architektenverein gepflogen und uns seinerzeit mitgetheilt wurden. Daraus folgt nun, dass das Project einer Donaucanalbahn nicht vorzeitig zu prüfen ist, sondern im innigsten Zusammenhange stehen muss mit dem Projecte über die Umgestaltung, über die Regulierungsarbeiten des Donaucanals. Diese Eisenbahn ist aber auch von großer Bedeutung, weil sie den Zweck hat, nicht bloß dem Personenverkehr zu dienen, sondern auch dem Transitoverkehr zur Aufnahme jener Frachten, welche auf dem Donaucanale zu Schiffe anlangen. Zu diesem Behufe muss auch die Donaucanal-Eisenbahn dem Personenverkehr dienen, und in Anbetracht dieser großen Bedeutung, welche diese Bahn namentlich für die Zukunft hat, muss ich mich der Meinung des Gem.-Rathes Stiaßny anschließen, dass diese Bahn keineswegs als Localbahn, sondern als Hauptbahn aufzufassen ist. Das Stadtbauamt und auch der löbliche Stadtrath hat diese Bedeutung wohl erkannt, welche wir eben der Regulierung des Donaucanals schuldig sind, und hat unter dem 10. Juli 1891 in einem Berichte, welcher uns durch längere Zeit vorlag und auf der Tagesordnung stand, den Antrag gestellt, dass eine commissionelle Verhandlung bezüglich dieser Angelegenheit stattzufinden habe, mit Hinzuziehung aller maßgebenden Factoren. Das waren nicht bloß jene Factoren, welche die Wasserfrage, sondern auch jene, die die Eisenbahnfrage zu lösen hatten, nämlich: Das Ministerium des Innern, die Handels- und Gewerbekammer, die Donauregulierungs-Commission, der österr. Ingenieur- und Architektenverein, die Gemeinde Wien, und es sollte bei dieser commissionellen Verhandlung Rücksicht genommen werden auf die Fragepunkte, welche in dem Bauberichte des Magistrates vom 23. August 1883 ausgesprochen worden sind.

Unter diesen Fragepunkten befindet sich auch Punkt 4, welcher dahin lautet, dass festzustellen sei, in welche Relation sich die Eisenbahnanlage längs des Donaucanals zu den Schiffahrtsinteressen zu stellen habe. So vorsichtig ist damals das Stadtbauamt vorgegangen und der Stadtrath hat es auch so beantragt, aber unvorsichtig wird jetzt vorgegangen, indem man uns das Project von der Donaucanallinie vorlegt, und wir jetzt entscheiden sollen über eine Bahn, welche vielleicht der Umgestaltung des Donaucanals in allen seinen Anforderungen geradezu widerspricht, und es wäre höchst bedauerlich, wenn wir wegen einer Localbahn uns die ganze Schiffahrt auf dem Donaucanale hindern und hemmen würden.

Deshalb kann ich keinen andern Antrag stellen, als eben den, dass dieser Gegenstand, nämlich die Prüfung der Projectlinien vor der Donaucanallinie, vertagt werde, dass aber die Regierung ersucht werde, unverweilt ein Detailproject über die Regulierungsarbeiten am Donaucanal vorzulegen.

Bürgermeister: Es wurde der Antrag gestellt, neuerlich die Berathung über die Donaucanallinie zu vertagen, bis irgend etwas geschieht. Zu diesem Vertagungs-Antrage ertheile ich dem Herrn Referenten das Wort.

Referent: Wenn Sie diese eine Linie vertagen, vertagen Sie das ganze Werk. (Zustimmung.) Diese Linie ist festgestellt worden mit Rücksicht auf die zu regulierende Donau. Es waren alle jene Persönlichkeiten dabei, welche die Donau zu regulieren haben. Die Linie ist also nicht fertig festgestellt worden, ohne dass man auf die übrigen Arbeiten Rücksicht genommen hätte. Wenn Sie eine längere Auseinandersetzung wollen, kann ich Sie Ihnen geben. (Rufe: Nein!) Aber ich glaube, das Gesagte wird genügen.

Bürgermeister: Wir schreiten zur Abstimmung. Es ist ein Antrag gestellt worden, die Berathung über die Donaucanallinie zu vertagen. Ich ersuche jene Herren, die dafür sind, die Hand zu erheben. (Nach einer Pause.) Es ist die Minorität. Der Antrag ist abgelehnt.

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich habe mich zum Wort gemeldet, um eine kleine Anfrage zu stellen. Es heißt hier im Punkte a) in der vorletzten Zeile: „Unter der Einwölbung des Wienflusses auf Kosten der Unternehmung eine provisorische Brücke herzustellen, welche nach durchgeführter Wienfluss-Regulierung durch eine definitive zu ersetzen ist." Meine Herren, ich glaube doch recht zu thun, wenn ich darauf aufmerksam mache: wenn hier im Gemeinderathe gesagt wird, wir wollen eine provisorische Brücke und später eine definitive, so heißt das auf deutsch, wir wollen auch jetzt die Cloake des Wienflusses vom Stubenthore bis zum Donaucanale offen lassen. Ich habe mich nun der angenehmen Hoffnung hingegeben, dass durch die Regulierung

des Donaucanals, respective die Senkung des Wasserspiegels die Gefahr beseitigt sei und der Wienfluss auch bis zur Einmündung in den Donaucanal überwölbt werden könne, und ich bin neugierig, wie das damit im Zusammenhange steht. Der Herr Baudirector selbst hat mir gesagt, wie ich ihn fragte, dass die Sache in ein ganz anderes Fahrwasser gekommen ist; man hätte diese Cloake, gegen die man sich ja mit Recht wehrt — denn im Centrum der Stadt die stinkende Wien offen zu lassen, ist nicht richtig —, nicht mehr zu befürchten, so hat mir wenigstens der Herr Baudirector gesagt, nachdem kein Stauwasser zu befürchten ist. Wenn gleichwohl eine definitive Brücke verlangt wird, so muss ich aufrichtig gestehen, kenne ich mich nicht aus. Denn wenn wir den Wienfluss überwölben, so wird doch nicht vielleicht auf zwei, drei Jahre eine definitive Brücke gebaut werden.

Ich schließe daran nichts, ich möchte mir nur die Bitte erlauben, dass Sie die furchtbare Seeschlange des Kampfes zwischen Hoch- und Tiefbahn hier nicht herein lassen. Das ist das Entsetzlichste, was man erleben kann. Ich habe mich über den Antrag des Stadtrathes gefreut. Ich finde, dass der Punkt E ein Lichtpunkt im ganzen Referate ist, und ich möchte wünschen, dass der ganze Punkt E unverändert angenommen werde, weil ich glaube, dass wirklich den verkehrstechnischen sowie den ästhetischen Anforderungen der Bewohner Wiens Rechnung getragen ist, währenddem bei der Hochbahn dies in beiden Richtungen nicht der Fall ist. Ich will kurz erwähnen, dass ich die Schwierigkeit der Verbindung der Tiefbahn mit der Hochbahn ohneweiters anerkenne. Ich habe ja gestern davon gesprochen. Es ist eben ein Unglück, dass wir die Wien da drin haben, aber wir haben sie drin. Wenn Sie von der Hochbahn auf die Verbindungsbahn übergehen, so ist das auf gut wienerisch gesagt, g'hupft wie g'sprungen. Ich bitte nicht zu vergessen, die Nivellette der Ringstraße ist so hoch wie die Geleise der Verbindungsbahn. Wenn Sie das im Auge behalten und sich die Hochbahn vorstellen, die die Ringstraße bei der Aspernbrücke kreuzt und noch dazu auf 60 bis 70 m Länge, ich glaube wenigstens, das sagen zu dürfen, so würden Sie diesen schweren Viaduct über die Ringstraße führen müssen und ihm unbedingt eine Lichthöhe von wenigstens 5 m geben, sonst würde es entsetzlich ausschauen, wenn Sie einen niedrigen Kasten herüberführen. Dann haben Sie das Umgekehrte. Sie sind 5, 6 m über dem Geleise der Verbindungsbahn und müssen eine Rutsche hinunter machen. So sind wir $4^1/_2$ m unter dem Geleise der Verbindungsbahn und gehen hinauf. Also ich bitte Sie, dieser Seeschlange sofort den Kopf zu zertreten und nicht auf das Thema einzugehen, dass wir uns an der Franz Josef-Bahn eine Hochbahn auch noch gefallen lassen müssen — da müssten wir uns geradezu aufhalten.

Referent: Ich will dem Herrn Collegen bezüglich der Einwölbung sofort entgegnen. (Gem.-Rath Rosenstingl: Entgegnen?) Also aufklären, und zwar in freundlichster Weise, weil ich ihm ja beistimme. Es gibt an der Wien keine Strecke, deren Einwölbung wichtiger wäre, als die von der Schikanederbrücke bis zum Donaucanal. Man kann höchstens die Strecke beim Stadtparke offen lassen, aber von der Schikanederbrücke bis zur Schwarzenbergbrücke und von der Stubenthorbrücke bis zum Donaucanal ist die Einwölbung am dringendsten, und zwar in der unteren Strecke schon deshalb, weil die Ausbildung des Ringes oder überhaupt der Straßen gegen die Aspernbrücke zu gar nicht möglich ist, wenn man nicht die Wien unmittelbar beim Hauptzollamte eindeckt. Geschieht dies aber, dann wird auch die ganze Anlage beim Hauptzollamte günstiger sein als jetzt. Aber wenn auch die Wien eingewölbt wird, so braucht man über die eingewölbte Wien doch eine Brücke, denn die Bahn kann nicht am Gewölbe fahren, sondern es muss eine Eisenconstruction gemacht werden. Dies ist auch hier schon angeführt.

Gem.-Rath Dr. Grübl (zur Geschäftsordnung): Nachdem noch acht Redner in der General-Debatte vorgemerkt sind, beantrage ich Schluss derselben.

Bürgermeister: Angenommen. Das Wort haben noch pro die Herren Gem.-Räthe Djörup, Tagleicht, Dr. Klotzberg, Jedlička, Geitler, Bärtl und der Herr Referent.

Gem.-Rath Djörup: Meine Herren, wir haben bereits im Winter über diese Trace gesprochen und ich habe damals schon betont, dass die Tieferlegung des Donaucanales ein frommer Wunsch bleiben wird, der sich auf dem Papiere sehr gut macht, sich aber nicht ausführen lässt. Sie können die Kammerschleusen so tief bauen, dass sie den Strom aushalten, aber so dass sie functionieren sollen, dass 200 Tage im Jahre die Tiefbahn trocken befahren werden kann, das wird nicht der Fall sein. Das habe ich damals schon behauptet und behaupte es auch heute noch, trotzdem die Enquête gesagt hat, dass dieser Punkt in Erfüllung gehen kann. Mit den zehn Millionen werden Sie das jedenfalls nicht erreichen. Ich werde übrigens noch darüber sprechen, bis wir zu den Canalarbeiten kommen.

Ich schließe mich aber vollständig dem Antrage des Herrn Gem.-Rathes v. Stummer an, denn er trifft mit dem von mir damals gestellten Antrage zusammen, der aber aus gewissen Ursachen nicht zur Abstimmung kam. Es war dies der Antrag, es der Commission anheimzustellen, die geeigneteste Verbindung zwischen dem Franz Josef-Bahnhofe und der Hauptzollamtsstrecke zu suchen, welche dem Handel und Verkehre am besten frommt. Ich will heute diesen Antrag nicht stellen, aber ich schließe mich dem Antrage des Herrn Gem.-Rathes v. Stummer an; denn selbst, wenn der Wasserspiegel so sinken würde, dass die Bahn einen großen Theil des Jahres befahren werden kann, so ist doch beim Alsbache die Schwierigkeit, die schon der Herr Baudirector erwähnte, und ebenso beim Ottakringer Bach. Den Alsbach können Sie auf dem äußeren Gürtel nicht überfahren, ebensowenig den Ottakringer Bach, denn, obwohl dies nur zwei kleine Bäche sind, so nimmt doch der Alsbach den Brigittabach und noch andere Bäche auf, und der Querschnitt des Baches bei der Ausmündung würde die Überfahrung hindern. Ich habe den Herrn Magistratsrath Siegl ersucht, er möge veranlassen, dass uns diese Dinge im Detail vorgelegt werden, weil man dann zum Schlusse kommen wird, dass die Tiefbahn als solche den Alserbach nicht passieren und nicht Platz für den Sammelcanal geschaffen werden kann.

Es kann uns da geschehen, dass eines schönen Tages, wenn ein kleiner Gewitterregen kommt, die Bahn nicht bloß von Regenwasser, sondern auch vor anderen unangenehmen Gewässern vom Krankenhaus u. s. w. voll ist, deshalb kann ich nie für eine Tiefbahn dort stimmen, weil ich die ganze Zukunft im Auge habe. Wir können eine Schnackerlbahn oder eine kleine Dampftramway, die nicht als Localbahn zu brauchen ist, als Tiefbahn dort lassen. Wir können aber nie eine Localbahn, die der Hauptstadt würdig ist, dort als Tiefbahn brauchen, ohne zuviel Opfer zu bringen. Nachdem aber der Herr Bürgermeister appelliert hat, dass wir nicht lange reden möchten, so resumiere ich meine Ausführungen.

Ich kann der Tiefbahn nicht zustimmen, weil sie als Localbahn dort nicht fungieren und eine gewisse Zeit nicht fahren kann, weiters wegen des Sammelcanals, der von Nussdorf herunterführt und soviele Millionen kostet. Der Sammelcanal kostet elf Millionen, mit den Kosten der Wienfluss-Regulierung macht das zwanzig und einige Millionen aus. Die Versenkung des Wasserspiegels ist gar nicht nothwendig, wenn wir die Tiefbahn nicht fahren lassen. Nur wegen der Tiefbahn muss das Experiment gemacht werden. Wenn nicht die große Donau ihren Wasserspiegel auch senkt, kommt bei der Öffnung der Schleusen die Schotterinsel herein, welche sich beim Kahlenberg angelegt hat, und ist die Arbeit für die Katz'. Ich werde den Antrag des Herrn Collegen v. Stummer unterstützen; wenn er nicht genehmigt werden sollte, werde ich eventuell einen Antrag stellen, die Regierung aufzufordern, ein Project für die Hochbahn zwischen dem Franz Josef-Bahnhofe und der Verbindungsbahn mit einer geeigneten Verbindungsart, die uns frommt, vorzulegen, bevor wir dieses verfehlte Project zur Ausführung bringen.

Gem.-Rath Dr. Huber (zur Geschäftsordnung): Ich glaube, dass bereits in der General-Debatte die verschiedenen Gesichtspunkte hinreichend zum Ausdrucke gelangt sind und dass dieselben in der Detailberathung wieder geäußert werden können. Ich beantrage deshalb, Generalredner zu wählen.

Bürgermeister: Ich bitte jene Herren, welche dafür sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen. (Widerspruch.)

Dann bitte ich, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschieht.) Die Auszählung ergab 35 dafür. Ich bitte um die Gegenprobe. (Nach vorgenommener Auszählung.) 28 dagegen, der Antrag ist daher angenommen.

Bitte nun, die Generalredner zu wählen. Eingeschrieben sind nur: Dr. Klotzberg, Tagleicht, Latschka, Geitler, Bärtl. (Gem.-Rath Jedlička ruft: Latschka ist dagegen!) Ich habe ausdrücklich gefragt und Herr Gem.-Rath Latschka hat erklärt: Dafür. Er wird es schon selbst wissen. (Heiterkeit.)

(Gem.-Rath Jedlička ruft: Er ist contra!)

Herr Gem.-Rath Latschka hat über die Verlesung seines Namens pro mir zugestimmt. Ich bitte, den Generalredner zu wählen. (Nach einer Pause.) Herr Dr. Klotzberg ist zum Generalredner gewählt, ich ertheile demselben das Wort.

Gem.-Rath Dr. Klotzberg: Sehr geehrte Herren! Die Donaucanallinie leidet an demselben Übelstande wie alle übrigen Linien. Die erste Bedingung einer Stadtbahnlinie ist doch, dass die einzelne Bahn mit den anderen Bahnen verbunden ist, das heißt, dass sie zugleich eine Ringbahn bildet und dass der Betreffende, welcher diese Bahn benützt, ohne viel zeitraubende Umstände an sein Ziel gelangen kann.

Nun, wie ist diese Bahn projectiert? Wie soll diese Bahn gebaut werden, meine Herren? Nehmen wir nun einen concreten Fall an. Es will irgend ein Passagier von der Rossau auf der Gürtellinie in die westlichen Bezirke hinüber, so muss er zuerst nach Heiligenstadt hinausfahren, und wenn er draußen ist, so darf er wieder retourfahren. Nun, der Herr Collega Rosenstingl hat zwar erklärt, dass er in London fort und fort in den unterirdischen Bahnen gefahren ist, lediglich zu dem Zwecke, um diese Bahnen zu studieren. Das hat Herr Collega Rosenstingl in London gethan; der Wiener fühlt aber im allgemeinen dieses Bedürfnis nicht, dass er sich zuerst nach Heiligenstadt hinausfahren lässt und auf dieser Strecke wieder retourfährt. Es liegt der größte Übelstand in der Tracierung der Bahn.

Ein weiterer Übelstand liegt darin, dass eben diese Linie an der Nussdorferlinie, welche einen Hauptknotenpunkt des Verkehres bildet, eine Haltestelle nicht besitzt, aus dem einfachen Grunde, weil diese Strecke die Nussdorferlinie links liegen lässt und gegen die Leibenfrostgasse nach Heiligenstadt hinausführt.

Es hat gestern ein hervorragender Architekt aus den Coulissen der Ingenieurkunst uns ein Geheimnis verrathen; er hat gesagt: Wenn die Techniker etwas nicht wollen, dann sagen sie ganz einfach: „Das ist undurchführbar, das können wir nicht." Das Umgekehrte sagen wir: „Was das Publicum will, sollen die Techniker können", und die Techniker werden auch im Stande sein, eine solche Trace zu bestimmen, dass wir bei der Nussdorferlinie eine Haltstelle bekommen und diese Haltstelle werden wir dann umso leichter bekommen, wenn die Bahn nicht als Galleriebahn, als Tiefbahn, sondern wenn sie als Hochbahn geführt wird. Dann überschreiten wir das Geleise der Franz Josef-Bahn, dann sind wir auf der richtigen Höhe, und können leicht zur Nussdorferlinie hinausgelangen.

Meine Herren! Die Nussdorferlinie bildet einen Hauptknotenpunkt des Verkehrs; es kommt von dort die Nussdorf—Währinger Tramway, es kommen die Stellwagen von Sievering, Grinzing, Döbling, Heiligenstadt; es kommt die Tramwaylinie vom Schottenthor heraus, die Tramway Porzellangasse—Viriotplatz, die Tramwaylinie durch die Liechtensteinstraße, und dort sollen die Passagiere genöthigt sein, entweder zur Leibenfrostgasse zu gehen, eventuell zum Franz Josef-Bahnhof, um sich weiter befördern lassen zu können.

Nun ist im allgemeinen diese Trace als Untergrundbahn gedacht. Wenn die Bahn zum Alserbach kommt, so besteht das Project, den Alserbach zwischen der Straße und der Alsbachdecke zu führen. Zu diesem Zwecke ist projectiert, das Gewölbe des Alserbaches etwas herunterzudrücken. Unsere Altvorderen werden genau studiert haben, wie groß das Profil des Alserbaches sein muss, um bei eventuellen Wolkenbrüchen die Gewässer durchzulassen, und nun soll dieses Profil, welches als das richtigste berechnet ist, herabgedrückt werden. Wahrscheinlich werden sich die Ingenieure damit helfen, dass sie den Alserbach an dieser Stelle etwas erweitern. Aber damit erreichen wir noch immer nicht das, war wir erreichen wollen, nämlich die Verbindung mit der Ringlinie. Wenn nun diese Donaucanallinie den Alserbach, sei es als Untergrundbahn, sei es als Hochbahn traversiert hat, so kommt sie auf den Franz Josef-Bahnhof, das ist noch nicht das Schlechteste. Aber dann kommt die Bahn nach Lichtenthal, und in Lichtenthal soll diese Bahn als Untergrundbahn gehen. Kennen Sie Lichtenthal? (Rufe: Gewiss!) Lichtenthal ist in einer solchen Weise gebaut, dass, wenn dieser Fall sich ereignen sollte, dass ein Haus dort niedergerissen ist, um einen Neubau an dessen Stelle zu setzen, die betreffende Partei auf einmal keine Mauer in ihrem Zimmer hat, sondern man schaut in das Zimmer hinein, deshalb, weil zwei Häuser zusammen eine einzige gemeinschaftliche Mauer haben. Dieses Lichtenthal ist in einer solchen Weise gebaut, dass die geringste Erschütterung schon für die Häuser gefährlich werden kann. Man darf ja nicht einmal in einem solchen Hause anständig niesen, sonst ist Gefahr vorhanden. (Heiterkeit. — Gem.-Rath Schuh: Wer sagt denn das?) Ich will niemanden von den Hausherren beleidigen. Sie sind aber dort nicht Hausherr, Sie haben sich ein besseres Haus construiert. Aber Lichenthal ist mit seinen engen Stiegen

so gebaut, dass, wenn ein Leichenbegängnis stattfinden soll, die Leichen bei den Fenstern herabgelassen werden müssen. Dadurch sind wohl die Verhältnisse am besten charakterisiert. Diese Häuser sollen dann das Fahren aushalten! Das wäre gegen jede Architektur, gegen jeden Verstand — möchte ich sagen, wenn man dort, auf einem solchen Orte, eine Trace führen würde.

Bürgermeister: Ich bitte den Herrn Redner, sich etwas kürzer zu fassen.

Gem.-Rath Dr. Klotzberg: Ich rede ja direct von der Trace. (Heiterkeit.)

Bürgermeister: Gewiss, Herr Redner können eine Stunde darüber reden, aber ich muss die Bitte stellen, die von allen Herren, wie ich glaube, getheilt wird, sich möglichst kurz zu fassen.

Gem.-Rath Dr. Klotzberg: Ich werde sehr kurz sein und eile zum Schlusse. (Bravo-Rufe links.)

Wenn es auch nicht angenehm ist, so berührt es doch die innigsten Interessen unseres Bezirkes, und es muss mir gestattet sein, über eine solche Sache zu reden, umsomehr, als ich gleichzeitig für vier Redner spreche. Meine Anträge gipfeln nun in Folgendem: Die Bahn hat erstens als Hochbahn gebaut zu werden, zweitens die Donaucanallinie soll bei der Nussdorferlinie in die Gürtelbahn münden und daselbst eine Haltestelle haben. Das sind meine Anträge, welche ich in diesem Falle zu stellen habe. Falls aber dieser Bahnbau der Firma Krauß & Co. überantwortet wird, dann soll diese Gesellschaft verpflichtet werden, sämmtliche Häuser einzulösen.

Referent (zum Schlusswort): Meine Herren! Eine der allergefährlichsten Seeschlangen ist heute lebendig geworden, nämlich dieser alte Streit zwischen Hoch- und Tiefbahn am Donaucanal. Aber das Eigenthümliche bei dieser Seeschlange ist, dass sie einmal am rechten Ufer der Donau aufsteigt und einmal am linken Ufer. (Heiterkeit.) Wird nämlich die Hochbahn an der Stadtseite geführt, so sind die Leopoldstädter vollkommen damit einverstanden. Wird aber gesagt, die Donaulinie soll am linken Ufer so geführt werden, so ist das absolut unmöglich; das darf nicht sein ... (Gem.-Rath K. M. Mayer: Die Krauß'sche Bahn ist ja dort!) ... und der Herr College Stummer hat auch schon wiederholt gesagt, dass am rechten Ufer die Hochbahn eine Verunstaltung wäre; man kann nicht leicht die Ringstraße überbrücken, man kann nicht jene prachtvolle Avenue, die sich darbietet, und die Aussicht auf den Kahlenberg verbauen, die Bahn müsse auf dem linken Ufer gehen. Ich selbst war Zeuge, wie er erklärt hat, dass man auf dem linken Ufer die Bahn besser führen kann. Aber wenn man diese Frage so auffasst, ob Hoch- oder Tiefbahn, so muss zu gleicher Zeit gesagt werden: „Will man heute schon eine viergeleisige Bahn oder nicht?" Wenn man heute schon eine Hochbahn bauen würde, so würde jedenfalls nach absehbarer Zeit die Bahn insoweit ausgebaut werden, wie es auch im Programme vorgesehen ist. Es muss einmal auf dieser Linie wirklich der Fernverkehr eingeführt werden, und das kann nur dann geschehen, wenn sie viergeleisig ist. Ich bitte sich aber eine viergeleisige Hochbahn vorzustellen! Das ist mehr als eine Bastei. Eine viergeleisige Hochbahn auf dieser Strecke, wo der einzige Ausblick noch ins Freie ist, die Ringstraße überschritten werden müsste oder wo die Leopoldstadt beleidigt werden müsste, das ist absolut unmöglich, das geht nicht. (Sehr gut! links.)

Von der Hochbahn also in dieser Form müssen wir absehen. Sie werden ja einsehen, dass die Enquête und überhaupt alle diejenigen, welche über diese Frage nachgedacht haben, sich aus dieser Schwierigkeit so herausgewunden haben, wie es eben möglich war, das heißt, so lange wie möglich trachten, mit der Tiefbahn auszukommen; geht es aber absolut nicht, nachher wird man es mit einer zweigeleisigen Hochbahn allerdings aufnehmen müssen, aber eine viergeleisige Hochbahn darf niemals gebaut werden. Darum bitte ich, dass sich die Herren für die Vorlage aussprechen. Die verschiedenen anderen Bedenken sind wirklich gegenstandslos. Ein Herr Collega aus dem II. Bezirke hat bemerkt, dass wir gestern gesagt haben, man könne nicht verschiedene Bäche unterfahren oder Bäche tiefer legen. Es ist etwas ganz anderes, wenn man Bäche ziemlich weit, hoch oben, tiefer legt und das ganze Gefälle ändert, den ganzen Bach in ein Gewölbe einschließt, welches noch einmal so groß ist, wie es früher nothwendig war, oder wenn man an der Ausmündung eine Vertiefung vornimmt in dem Flusse, dessen Wasserspiegel ohnedies gedrückt wird, und schließlich wird sich das Profil des Baches auch noch ändern lassen, wenn man die Eiform mehr oder weniger drückt, das ist noch einfacher wie das Ei des Columbus. Es ist etwas so einfaches, dass gar kein Ingenieur darüber verunglücken wird. Die verschiedenen Einwendungen sind gewiss nicht stichhältig, auch das nicht, dass man die Anlage beim Hauptzollamte heben könnte. Die Herren wissen recht gut, dass die Verbindungsbahn überhaupt sehr schwer zu heben ist wegen der Beatrixgasse; denn da müssen die Geleise der Verbindungsbahn unter der Straße durchgehen. Alle Nebengründe sind gewiss auch nicht stichhältig. Es lässt sich also gar kein zweckmäßigerer Bahnbau als eine Tiefbahn denken, wenn man dazu in Aussicht nimmt, seinerzeit, wenn es absolut nicht anders geht, eine zweigeleisige Hochbahn anzunehmen.

Was die vom letzten Herrn Redner bemängelte Verbindung anbelangt, so ist schon in den Stadtraths-Anträgen vorgesehen, eine Verbindung zwischen der Donaucanalbahn und der Gürtelbahn herzustellen. Ich möchte aber sehr davor warnen, einen bestimmten Punkt zu nennen, denn die Verbindung ist sehr schwierig und darum ist der allgemein gehaltene Antrag des Stadtrathes besser wie der präcis gehaltene Antrag. Der Antrag des Stadtrathes steht im Anhange.

Weiters möchte ich noch bemerken, dass es jedenfalls wünschenswert ist, wenn dieser Häuserblock, welcher oberhalb des Franz Josef-Bahnhofes durchschnitten wird, von der Bahn ganz vermieden werden kann. Darum will ich mich nicht gegen den Zusatz-Antrag wenden, welchen der Herr College Dehm gestellt hat. Es ist wirklich wünschenswert, dass vielleicht noch eine andere Lösung gesucht werde. Wenn der Antrag als Zusatz-Antrag zu Punkt 1) aufgefasst wird, so habe ich von meinem Standpunkte nichts dagegen einzuwenden. Vor allem bitte ich Sie aber, die Seeschlange zu begraben, nicht an die Hochbahn zu denken, sondern sich damit zu begnügen, dass wir jetzt die Verbindung haben.

Gem.-Rath Geitler (zur thatsächlichen Berichtigung): Ich muss gegenüber den Ausführungen des Herrn Gem.-Rathes Dr. Linke thatsächlich etwas berichtigen. Diejenigen, die Freunde der Wasserstraßen sind und sich überhaupt für die Ausgestaltung des Wasserverkehrs in Wien interessieren, glauben nicht, dass die Donaucanallinie, wie sie heute projectiert ist, jene Linie ist, welche dem Donauverkehr zu dienen hat ....

Bürgermeister (unterbrechend): Das ist keine thatsächliche Berichtigung, das ist eine Meinung, und darüber kann ich das Wort nicht mehr geben.

Gem.-Rath Bärtl (zur thatsächlichen Berichtigung): In seinen Ausführungen betreffs der Hochbahn hat der Herr Gem.-Rath v. Stummer unter anderem auch mitgetheilt, dass die Großmarkthalle ihren Zweck niemals erfüllt hat. Ich muss thatsächlich berichtigen: Als Obmann der Approvisionierungs-Section von früher habe ich Gelegenheit gehabt mitzuarbeiten und die Ansicht zu bekommen, dass die Großmarkthalle ihrem Zwecke entspricht. Thatsächlich ist sie nur zu klein. Ich berichtige also, dass sie ihrem Zwecke entspricht und auch ein reiches Erträgnis für die Commune abwirft.

Gem.-Rath Djörup (zur thatsächlichen Berichtigung): Ich will nur thatsächlich berichtigen, dass ich vom Alsbachcanal gesprochen habe und der Herr Referent nicht weiß, ob es so oder so steht. (Heiterkeit.) Ich habe den Alsbach schon vor 20 Jahren gesehen, als ich als Geselle dort arbeitete.

Bürgermeister (unterbrechend): Das ist keine thatsächliche Berichtigung.

Gem.-Rath Djörup: Thatsache ist es: Der Alsbach steht so, und da muss man nicht Ingenieur sein, um das zu wissen. (Lebhafte Heiterkeit.)

Referent: Ich muss erklären, dass ich recht gut weiß, wie der Alsbach aussieht; aber ob man ein Profil bei gleichem Flächeninhalt mehr drücken will oder nicht, ist eine einfache Sache.

Gem.-Rath Djörup: Da muss man eben die Gegend kennen.

Bürgermeister: Wir schreiten zur Abstimmung. Ich glaube, dass in der General-Debatte nur über zwei Anträge abzustimmen sein wird, welche nämlich präjudicierlich erscheinen für die Detail-Anträge, welche vom Referenten vorgelegt worden sind. Es beruhen nämlich die vorgeschlagenen Anträge darauf, dass die Donaucanallinie eine Tiefbahn wird. Daher ist am Schlusse der General-Debatte darüber abzustimmen, ob das eine Tiefbahn werden soll oder, wie beantragt, eine Hochbahn. In dem Antrag Stummer, welcher sich vollständig mit dem Antrag Klotzberg, der ihn später als Punkt 1 wieder aufgenommen hat, deckt, wird gesagt, dass die Bahn als Hochbahn gebaut werden soll.

Dann ist ein Eventual-Antrag Djörup, wenn nämlich der Antrag Stummer fällt, lautend (liest): Die Regierung sei aufzufordern, ein Project für eine Hochbahnverbindung (Hauptzollamt — Markthalle — Franz Josefs-Quai — Franz Josef-Bahn) zu studieren.

Ich bitte nun jene Herren, welche mit dem Antrage Stummer einverstanden sind, welcher lautet: Die Donaucanallinie vom Bahnhofe Hauptzollamt bis zum Franz Josef-Bahnhofe als Hochbahn auszuführen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Abgelehnt. Alle übrigen Anträge, die eingebracht worden sind, werden bei den betreffenden Punkten oder am Schlusse derselben zur Abstimmung, eventuell nochmals zu Debatte kommen. Wir gehen zur Special-Debatte über.

Referent (liest): E. Donaucanallinie.

a) Bei der Ausführung dieser Baulinie ist in der Strecke der Übersetzung des Wienflusses als Ersatz für die Hauptzollamtsbrücke bis zum Zeitpunkte der Einwölbung des Wienflusses auf Kosten der Unternehmung eine provisorische Brücke herzustellen, welche nach durchgeführter Wienfluss-Regulierung durch eine definitive zu ersetzen ist.

b) Die Herstellung von neuen Brücken über den Donaucanal darf durch diese Bahnlinie nicht behindert oder erschwert werden.

Bürgermeister (nach einer Pause): Angenommen.

Referent (liest): c) Auf die Erbauung der in Aussicht genommenen Brücke in der Richtung der Lilienbrunngasse ist bei dem Bahnbaue insoweit Rücksicht zu nehmen, dass die erforderlichen Pfeilerfundamente für die Brücke im Einvernehmen mit der Gemeinde zu verlagen sind.

Bürgermeister (nach einer Pause): Angenommen.

Referent (liest): d) Die zur Verbindung der Donaucanallinie mit der Dampftramway Wien bis Stammersdorf bei der Station „Kaiserbad" projectierte Brücke ist auf Kosten der Unternehmung für den allgemeinen Personenverkehr geeignet zu construieren.

Bürgermeister (nach einer Pause): Angenommen.

Referent (liest): e) Da durch die Führung der Trace längs der Rossauerlände und des Franz Josefs-Quai die Anordnung von Nothausläßen aus dem zu erbauenden Sammelcanale theils unmöglich gemacht, theils erheblich erschwert wird, sind, falls diese Behinderung der bereits bestehenden Wasserabzüge nicht durch eine Änderung der Trace oder der Nivellette behoben wird, die bei dem Baue des Sammelcanales durch diese Behinderung oder Erschwerung erwachsenden Mehrkosten auf Rechnung der Unternehmung zu setzen.

Bürgermeister (nach einer Pause): Angenommen.

Referent (liest): f) Die Lage der Trace und der Nivellette an der Kreuzung mit dem Alsbach ist derart zu bestimmen, dass bei Beobachtung des höchsten im regulierten Donaucanale eintretenden Wasserstandes der ungehinderte Abfluss der Hochwassermengen aus dem Alsbache gesichert erscheint.

Bürgermeister (nach einer Pause): Angenommen.

Referent (liest): g) Behufs Ermöglichung einer entsprechenden Kreuzung des rechtsseitigen Sammelcanales oberhalb der Brigittabrücke mit der Bahnlinie darf daselbst die Nivellette der Bahn nicht unter der Côte von 160·90 gelegt werden.

Bürgermeister (nach einer Pause): Angenommen.

Referent (liest): h) Da durch die Benützung der Straße vor den Häusern Nr. 3, 35, 37, 39 Rossauerlände für die Bahnanlage die Führung des Sammelcanales daselbst ohne Häusereinlösungen nicht möglich ist, so muss bei Beibehaltung der projectierten Bahntrace die Erwerbung der für die Anlage des Canales erforderlichen Grundflächen auf Rechnung der Unternehmung erfolgen.

Bürgermeister (nach einer Pause): Angenommen.

Referent (liest): i) Die Bahn ist vom Wienflusse an bis zur Haltestelle „Franz Josef-Bahn" auch an jenen Stellen zu überdecken, wo dies nach den vorliegenden Plänen nicht projectiert ist.

Bürgermeister (nach einer Pause): Angenommen.

Referent (liest): k) In Betreff der Galleriebahn längs des Donaucanales ist bei der Anlage den ästhetischen Anforderungen in jeder Beziehung Rechnung zu tragen.

Bürgermeister: Angenommen. Es kommen nun die in der General-Debatte gestellten Anträge. Ich werde sie verlesen.

Antrag des Gem.-Rathes Dehm: Es sei mit Rücksicht auf die mannigfachen Übelstände, welche die Führung der Bahntrace von der Brigittabrücke bis zur Einmündung in die Franz Josef-Bahn, besonders durch Einlösung eines ganzen Häuserblockes in Lichtenthal sehr erschweren, ein Alternativproject dieser Strecke unter Vermeidung aller dieser Übelstände auszuarbeiten.

Wünscht jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Wenn nicht, so bitte ich diejenigen Herren, welche mit diesem Antrage einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Antrag des Herrn Gem.-Rathes Tagleicht: Es soll nächst der Aspernbrücke, und zwar flussabwärts, eine Haltestelle errichtet werden. Jene Herren, welche diesem Antrage zustimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Abgelehnt.

Nun kommt der Antrag des Herrn Gem.-Rathes Dr. Klotzberg: Die Donaucanallinie soll bei der Nussdorferlinie in die Gürtelbahn münden und daselbst eine Haltestelle haben.

Wünscht jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Wir schreiten zur Abstimmung.

Die Herren, welche dem Antrage zustimmen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Das ist die Minorität, der Antrag ist also abgelehnt.

Ein weiterer Antrag des Gem.-Rathes Dr. Klotzberg lautet: Die Gesellschaft, welche die Donaulinie baut, soll verpflichtet werden, die von der Bahn zu unterfahrenden Häuser einzulösen. Die Herren, welche dafür sind, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Es ist die Minorität, der Antrag ist abgelehnt.

Ich komme nun zu dem Antrage des Herrn Gem.-Rathes Stiaßny.

Gem.-Rath Stiaßny (meldet sich zum Worte): Ich wollte den Antrag einbringen, wie der Herr Collega Tagleicht. Ich halte es nämlich für nothwendig .....

Bürgermeister (den Redner unterbrechend): Das ist erledigt. Der Antrag, über den gerade abgestimmt wurde, kann nicht wieder eingebracht werden. Wir gehen nun weiter und kommen zur Ringlinie. Hier wird die Debatte geführt, ob die innere Ringlinie über die Ringstraße oder über die Lastenstraße geführt werden soll. Es ist General-Debatte, ich bitte sich darauf zu beschränken.

Referent: Bezüglich der inneren Ringlinie ....

Bürgermeister (unterbrechend): Ich bitte um Ruhe, meine Herren!

Referent (fortfahrend): ... sind zwei Alternativen vorgelegt. Die eine — ursprüngliche, welche über die Lastenstraße führt, zweigt ab beim Wienthal in der Nähe, wo der Getreidemarkt beginnt, hat nur eine Curve, welche unten vom Flusse abwärts gegen den Getreidemarkt führt, während eine zweite Curve flussaufwärts der Wien fehlt, nachdem dieselbe außerordentlich schwierig herzustellen ist durch Einlösung eines Häuserblockes. Im weiteren Verlauf geht diese Bahn unter dem ansteigenden Getreidemarkt dann hinter den Museen, dann unmittelbar beim Volkstheater vorüber, dann weiter bis zur Universitätsstraße und durch die Parkanlagen vor der Votivkirche gegen den Schottenring. Diese Parkanlagen werden der Länge nach derart devastiert, dass eine ganze Allee entfallen müsste und überdies ist ein Bahnhof in einer Curve im Parke angelegt, also wird eine wesentliche Verunstaltung und eine Behinderung der Vedute vor der Votivkirche verursacht. Die andere Alternative schließt in der verlängerten Kärthnerstraße an die Wienthallinie an und besitzt ein ausgebreitetes Delta, welches sowohl flussabwärts als flussaufwärts an die Wienthallinie sich anschließt, so dass es möglich ist, sowohl vom Prater als von außen, vom Westbahnhof oder Hütteldorf, direct auf diese Linie zu gelangen. Dieses Delta ist Gegenstand lebhafter Kämpfe in der Enquête gewesen und wir fanden dasselbe unbedingt nothwendig. Der Stadtrath hat sich der Ansicht zugeneigt, dass ohne das Delta die Ringlinie an Wert wesentlich verlieren würde. Diese Alternative führt in der Ringlinie an die Ecke des Heinrichshofes. Es ist geplant, im Eckgewölbe eine Station derart zu errichten, dass man vom Gewölbe hinuntergeht zur Station, welche sich unter dem Ringe befindet. Im weiteren Verlaufe geht die Bahn entlang dem Ringe, und zwar in der Mitte des Ringes, ohne die Bäume zu verletzen, bis in die Nähe der Babenbergerstraße, dort ist auch eine Station geplant.

In dem Plane war eine Station Volksgarten eingezeichnet, die ist unzweckmäßig, weil sie tief in den Volksgarten einschneidet und denselben verunstaltet. Die Station entfällt. Es bleibt die Curve auf der Ringstraße und wird eine Station zunächst der Babenbergerstraße errichtet, weiter eine Station in der Nähe des Burgtheaters und des Rathhauses. Endlich schließt sich die Linie an den Schottenring an und führt von dort so weiter, wie sie früher projectiert war, vom Schottenring bis zum Donaucanal; am Donaucanal ist ein Delta gebildet, so dass ein Übergang stromauf- und abwärts möglich ist. Die Vortheile und Vorzüge der einen und der anderen Linie ergeben sich schon aus dem Dargestellten. Es ist ein großer Vortheil der inneren Ringlinien, dass man das Delta leicht herstellen kann, während man bei der äußeren Linie nur von der Ringlinie in den Prater fahren kann, nicht aber direct nach außen, außer mit kolossalen Kosten. Ein weiterer Vorzug der inneren Linie ist der, dass sie dort geführt wird, wo der größte Verkehr ist, denn auf der Strecke zwischen dem Operntheater und der Babenbergerstraße ist ein größerer als auf der ganzen Lastenstraße. Wo der größte Verkehr, ist auch das größte Bedürfnis, dass die Bahn geführt wird. Man will von draußen möglichst tief in das Centrum der Stadt hereinkommen. Ein weiterer Vortheil der Ringlinie ist der, dass die Anlage vor der Votivkirche nicht devastiert wird. Aus allen diesen Gründen hat sich der Stadtrath für die Alternative b der Linie über die Ringstraße ausgesprochen. Ich bitte, diese Linie zu acceptieren.

Bürgermeister: Das Wort hat gegen die Anträge in der Frage, ob Lastenstraßenlinie oder Ringstraßenlinie, Gem.-Rath Vaugoin.

Gem.-Rath Vaugoin: Die Geschichte ist Ihnen aus den Journalen bekannt, in welcher Weise die Abstimmung im Stadtrath über die beiden Linien, die Alternativen A und B, stattfand Die Abstimmung war 9 gegen 9, und das ursprüngliche Project, welches auch hier im Programm vom Gemeinderath genehmigt ist, ist das Project über die Lastenstraße.

Wenn man sich nun frägt, worauf man bei einer Bahn ganz besonders Rücksicht zu nehmen hat, so ist die Antwort: Zu berücksichtigen ist der größere Verkehr, damit dem Verkehrsmangel Abhilfe geschafft werde. Betrachten wir die Configuration der

Inneren Stadt an jener Strecke, wo die Ringlinie nach den Anträgen des Herrn Referenten gebaut werden soll. Die Bahn führt, nachdem sie von der Verbindungsbahn abzweigt, bei der Karlskirche und der protestantischen Schule vorüber, kommt bei der verlängerten Kärnthnerstraße vorüber, unter den Heinrichshof und geht dann in gerader Linie auf der Ringstraße fort bis zum Schottenring.

Das ursprüngliche Project ist die natürliche Fortsetzung der Wienthallinie, wie sie gedacht ist, bis zur Elisabethbrücke und in weiterer Fortsetzung längs der Lastenstraße hinauf, bei der Museenstraße beim Landesgericht vorüber und mündet in den Schottenring. So finden Sie es im Plan verzeichnet. Betrachten Sie die Gebäude längs der Ringstraße, auf beiden Seiten dieser Strecke, wo die Bahn nach den Anträgen des Referenten geführt werden soll.

Da finden Sie auf der rechten Seite das Opernhaus und drei bis vier Wohngebäude, dann kommt der Kaisergarten, die Burg, das Deutsche Volkstheater, der Volksgarten und das Burgtheater, dann sind Sie am Schottenring. Nehmen Sie die andere Seite, so finden Sie außer wenigen Häusern an der Babenbergerstraße das Museum, das Parlament, den Rathhauspark, die Universität und dann sind Sie am Schottenring. Es ist naturgemäß die natürlichste Anlage, die Lastenstraße zu wählen.

Betrachten Sie nunmehr die Bevölkerung, welche an der Lastenstraße in den Bezirken Mariahilf, Neubau, Josefstadt und einem Theile der Alservorstadt wohnt, so werden Sie finden, dass da eine dichte Bevölkerung ist, die auf Verkehrsmittel in großem Maßstabe wartet. Nun frage ich mich bei Anlage einer solchen Bahn, wie steht es mit dem Verkehr auf der Ringstraße. Die Ringstraße hat einen Localverkehr. Die Pferdebahn genügt hier dem kleinen Kreise in vollständiger Weise und wenn jemand eine kurze Fahrt machen will, so hat er die beste Gelegenheit, mit der Pferdebahn diese Fahrt auf die Ringstraße zu machen. Was für eine Verbindung hat man aber, wenn man von einem Bezirk mit der Pferdebahn in einen anderen Bezirk kommen will? Man muss die ganze Strecke auf der Ringstraße zurücklegen und dann wieder auf der anderen Seite hinaus nach der anderen Richtung. Die Lastenstraße wird also das für die Bezirke ersetzen, was die Ringstraße dem I. Bezirk als guten Dienst geleistet hat, und ich finde es unzweckmäßig, dass man von dem ursprünglichen Project, wie es hier vorliegt und wie es im Programm enthalten ist und nach meinem Dafürhalten gewiss nur von einer großen Menge unserer Wiener Bevölkerung, namentlich in den zwei industriereichsten Bezirken gewünscht wird, abweicht, da doch der I. Bezirk auf diese kurze Entfernung gar nicht angewiesen ist. Bei der Elisabethbrücke sind eigentlich nur drei bis vier Häuser, dann wird die Entfernung immer größer. Sie kommt aber nicht den Bewohnern der Inneren Stadt zugute, denn ich bin überzeugt, dass, wenn jemand vom Stefansplatz ausgeht und nach der Josefstädterstraße zu gehen hat, er nicht zur Ringstraße hinausgeht, sondern mit einem Stellwagen bis zur Elisabethbrücke fährt, und ebenso wird er es machen, wenn er ankommt. Ich glaube, es wäre viel praktischer, wenn wir bei der ursprünglich projectierten Linie bleiben werden, und es zeigt Ihnen das die Abstimmung im Stadtrathe. Es haben sogar vier Vertreter des I. Bezirkes für die Lastenstraße gestimmt, weil sie vollständig die Überzeugung gehabt haben, dass diese Linie eine viel zweckmäßigere ist, da man nicht nöthig hat, einen Theil des Heinrichshofes einzulösen und dort einen großen Bahnhof hinzustellen, wie er von Seite des Herrn Referenten projectiert ist. Ich beantrage daher, die ursprünglich projectierte Linie in der Lastenstraße zu genehmigen und bitte um Ihre Zustimmung zu diesem Antrage. (Beifall.)

Gem.-Rath Bärtl: Die Frage, ob Lastenstraßen- oder Ringlinie ist keine politische und keine Parteifrage, sondern eine Sache der Überzeugung.

Ich spreche aber nicht nur aus Überzeugung, sondern auch aus Erfahrung. Alles was der Herr Vorredner für die Lastenstraße vorgebracht hat, spricht für den Referenten-Antrag. Er spricht von der Bevölkerung der Vororte, die in der nächsten Nähe der Ringbahn wohnt und sagt, dass dieselbe ebensogut in die Stadt kommen kann wie hinaus. Die Bequemlichkeit der Ringlinie besteht aber eben darin, dass man beim Heinrichshofe einsteigen und hinausfahren kann, während die Leute draußen die Lastenstraßenlinie ja in ihrem Bezirke haben. Warum hat denn die Tramway die Fünfkreuzer-Karten eingeführt? Weil eine Menge von Leuten, die in den Vororten wohnen, diese Fünfkreuzer-Strecken benützen. Erkundigen Sie sich nur einmal. Alles, was der Herr Vorredner gesagt hat, spricht also für den Referenten-Antrag.

Die Geschäftsleute drängen alle gegen die Stadt, und dann müssen sie wieder hinaus in ihre Bezirke. Weil dies die Tramway eingesehen hat, hat sie diesen Modus gewählt. Von einer Einlösung des Heinrichshofes auch nur zum Theile, kann keine Rede sein. Es wird höchstens, wie auch der Referent erwähnt hat, ein Eckgewölbe benützt, und das ist für das Publicum sehr bequem. Schon im Stadtrathe waren die Stimmen getheilt: neun gegen neun. Der Herr Vorsprecher hat es erwähnt und wir haben es auch gelesen. Und derselbe Fall dürfte auch im Gemeinderathe eintreten. Ich habe die Überzeugung, dass das Publicum diese Fahrgelegenheit gerne benützen wird, und dass es sich als eine Wohlthat erweisen wird, wenn Sie diese Linie beim Heinrichshof, respective am Ring installieren. Diese Überzeugung habe ich und ich werde mit vollster Überzeugung für den Referenten-Antrag stimmen und ich bitte Sie, stimmen Sie mit bestem Wissen und Gewissen und nehmen Sie die Anträge des Referenten an.

Gem.-Rath Ritt. v. Goldschmidt: Meine Herren! Es handelt sich um eine Tracenrevision nach § 3 des Eisenbahngesetzes. Ich werde mich daher stricte an die heutige Aufgabe halten und lediglich von der Trace sprechen — wenigstens zunächst. Ich erlaube mir nun jene Trace, welche von dem geehrten Herrn Referenten beantragt ist, in toto zu verwerfen, respective Ihnen zu beantragen, dass Sie dieselbe verwerfen. Daraus folgt, dass ich mir erlaube, mich nicht für die Alternative B, sondern für die Alternative A (Lastenstraße) auszusprechen.

Ich stelle mich, wie Sie alle, nicht auf den Bezirksstandpunkt, denn wenn je in einer Sache der Bezirksstandpunkt zu verwerfen ist, so ist es gewiss in einer Frage von so kolossaler Bedeutung, wie die vorliegende.

Das Programm, welches dem in parlamentarischer Behandlung befindlichen Gesetze beiliegt, enthält die ursprüngliche Linie, die Lastenstraße, ganz deutlich. Das heutige Project enthält die Ringlinie, aber dabei müssen wir festhalten, dass dieses Project nicht vom Staate ausgearbeitet, sondern von den Projectanten Krauß & Comp., respective der Dampftramway-Gesellschaft vorgelegt worden ist. Vielleicht ist es also nicht der ursprüngliche Gedanke der Projectanten, jene Linie zu wählen, welche der Bevölkerung am meisten passt, sondern eine Consequenz des Umstandes, dass die Wienthal-, die Donaucanal- und die Lastenstraßen-Linie ein

ganzes bilden sollen und dass im Sinne der Projectanten durch Wahl der Ringlinie ihr Interesse besser gewahrt zu sein scheint.

Es ist nicht denkbar, dass Sie von der Ringstraßenlinie oder der Lastenstraßenlinie sprechen, wenn Sie sich nicht das Gesammtbild der Stadtbahnen vergegenwärtigen. Wir haben Radial-Linien, leider wenige — und ferner Circumvallations-Linien. Nun, welches ist denn die äußerste Kreislinie? Die Gürtelstraßenlinie. Diese Gürtelstraßenlinie, welche auf dem Terrain unserer Gürtelstraße läuft, ist eine Vollbahn im vollen Sinne des Wortes. Sie durchfährt die Stadt ziemlich weit nach außenhin.

Was liegt denn dem Centrum näher? Die Lastenstraße. Ja, meine Herren, warum wollen Sie die Lastenstraße nicht mit einer Bahn dotieren? Erinnern wir uns, dass in dem zuletzt geschlossenen Tramwayvertrage die Lastenstraße mit einer Tramway dotiert werden sollte. Der Gemeinderath hat sich hiebei gewisse Rechte vorbehalten. — Ich gehe nicht zu weit in Details ein, Herr Bürgermeister. Der Gemeinderath hat aber bis zum heutigen Tage diese Tramway nicht begehrt, weil sein Gedanke gewiss der gewesen ist, die Lastenstraße müsse mit einem Verkehrsmittel höherer Ordnung dotiert werden. Von der Vollbahn in der Gürtelstraße ausgehend, gegen die Lastenstraße zu, erscheint hier die Localbahn, die Dampftramway entsprechend.

Gehen wir auf den Ring über, so finden wir hier die Pferdebahn.

Endlich sind ja im Programme in Aussicht genommen — wenn ich selbst auch nicht zu optimistisch darüber denke, so wird es vielleicht doch einmal möglich sein das Programm auszuführen — die beiden Kreuzlinien in der Inneren Stadt, die elektrischen Linien auszubauen. Da haben Sie die vierte Gattung des Verkehrs.

Ich will kurz resumieren. Vier Verkehrsgattungen, nämlich: Vollbahn, Localbahn, respective Dampftramway, Pferdebahn, elektrische Bahn. Ich fürchte, wenn Sie die Ringlinie heute concessionieren, so wird von einer elektrischen Bahn im Innern der Stadt ganz gewiss noch weniger die Rede sein, als heute schon davon überhaupt die Rede ist. Ich provociere daher — ich hoffe es wenigstens — durch die Wahl der Alternative Lastenstraße zwei Dinge, dass ich zunächst die Lastenstraße überhaupt mit einer Bahn dotiere und dass ich vielleicht für die Zukunft das Eindringen in die Eingeweide, in das Centrum, in das Herz der Stadt mir reserviert halte. Das, glaube ich, ist der Hauptgesichtspunkt, der zu wahren ist, nicht der lediglich technische Standpunkt, denn wir Techniker können so ziemlich alles machen, wenn ich auch selbstverständlich anerkenne, dass wir manches nicht können; aber das kann gewiss gemacht werden.

Weiters möchte ich Folgendes bemerken. Vom Standpunkte des Verkehres halten Sie sich gegenwärtig, welches Terrain würde denn von der Ringlinie traversiert, verglichen mit der Linie Lastenstraße? In der ganzen Ringstrecke von der Elisabethbrücke bis herüber zum Schottenringe haben Sie die herrlichsten und reizendsten Gartenanlagen, leider aber wenig bewohnte Häuser. An der Außenlinie (Lastenstraße) sind nur die Gärten bei den Museen, der Rest der Linie ist von dicht bewohnten Quartiers flankiert. Auch in dieser Beziehung ergibt sich die Lastenstraßenlinie von selbst.

Was die Bauherstellung betrifft, so glaube ich, obwohl ich einen größeren Wert auf diesen Umstand nicht lege, dass die leichtere Durchführbarkeit auch zu Gunsten der Lastenstraße spricht, und wenn man auch diese Bahnstrecke in Längen von 200, 300, 400 m aufreißen und wieder zudecken wird, so ist es geradezu erschreckend, wenn Sie sich den Ring jahrelang als gar nicht zugänglich denken. Die Durchführung ist in der Lastenstraße leichter möglich.

Dann will ich Ihnen, die Ringlinie betreffend, die herrlichen Gartenanlagen ins Gedächtnis rufen bei den Museen, dem Justizpalaste, den Volksgarten, den Rathhauspark. Wenn auch nach den Querprofilen der Bahn wenig Grund von diesen Gärten abfällt, etwas Grund fällt doch ab. Ich bin aber in Bezug auf die Bäume am Ring etwas geizig, und es wäre mir viel lieber, auf der Lastenstraße etliche Bäume wegnehmen zu lassen, deren topographischer Wert ja nicht so bedeutend ist. (Zustimmung.)

Es hat aber andererseits — das gestehe ich zu, wir wollen ja in jeder Richtung objectiv sein — die Lastenstraßenlinie einen gewissen eisenbahntechnischen Nachtheil. Auf denselben hat der Herr Referent aufmerksam gemacht, ich weiß aber nicht, ob Sie in dem Lärm gehört haben, was diesfalls der Herr Referent ausgeführt hat. Das ist das sogenannte Delta. Die Ringlinie ist mit der Wienthallinie verbunden durch zwei Schleifen, die eine gegen die Westbahn, die andere gegen das Hauptzollamt. Durch die glückliche Situation, dass der Wienfluss von der projectierten Wienthallinientrace in einer ziemlich bedeutenden Entfernung liegt, ist die Herstellung dieser Doppelschleife außerordentlich leicht möglich. Es würde daher, wenn Sie die Ringlinie wählen, der Verkehr von der Ringlinie nach einer und der anderen Richtung der Wienthallinie leicht hergestellt werden können, eisenbahntechnisch nämlich. Wählen Sie die Lastenstraße, so wird die Herstellung dieses Deltas bedeutend schwieriger. Niemand wird von mir verlangen, dass ich in diesem Momente ein diesfälliges Project vorlege. Es scheint mir aber auch möglich, für die Lastenstraßenlinie ein Delta durchzuführen, und ich gestehe, selbst wenn es nicht möglich sein würde, nach der einen und der anderen Richtung Schleifen zu erzielen, so wäre das ein kleineres Opfer als das, die ganze Ringstraße zu sacrificieren.

Ich glaube, noch eines Ihnen nahelegen zu dürfen bei Wahl der Ringlinie: Wenn Sie sich den Ringverkehr vorstellen, so haben Sie daselbst die Pferdetramway und die Dampftramway, und es fährt die Pferdetramway von der Aspernbrücke bis zur Elisabethbrücke und sohin die Dampftramway von der Elisabethbrücke bis zum Schottenring. Jetzt halten Sie sich die Lastenstraße gegenwärtig. Sie führen einen directen Dampftramway-Verkehr ein von der Aspernbrücke, respective Hauptzollamt, bis zur Elisabethbrücke, und würden dann wahrscheinlich von der Wiener Tramway-Gesellschaft die Ausführung der Tramway auf der Lastenstraße fordern zwischen Elisabethbrücke bis zur Universitätsstraße, respective bis zum Donaucanal. Das scheint mir ein Flickwerk zu sein, das wir unmöglich befürworten können.

Von diesem Standpunkte aus finde ich, dass mit Rücksicht auf den Verkehr, auf die eisenbahntechnische Durchführbarkeit, auf die finanziellen Opfer — wir haben ein Interesse daran, wir zahlen ja dazu — mit Rücksicht auf die Gärten und den ästhetischen Anblick, die Ringlinie verworfen werden muss und wir auf jene zurückzugreifen haben, welche im Programm enthalten ist, und nicht auf jene, welche Ihnen von den Projectanten vorgeschlagen wird. Ich bitte Sie daher, die Lastenstraßenlinie anzunehmen. (Beifall.)

Gem.-Rath Dr. Friedjung: Meine Herren! Ich habe mich im Verlaufe dieser Debatte wiederholt über die Inconsequenz gewundert, von welcher sich die Versammlung bei ihren Entscheidungen leiten ließ. Schon gestern wurde zu meinem Befremden erklärt, den Vorortebewohnern sei die Vorortelinie gleichgiltig, während ich weiß, dass zahllose Petitionen von Gemeinden und

Corporationen für diese Linie vorliegen. Ich fühle nun, meine Herren, dass wir im Begriffe sind, uns heute eine ähnliche Inconsequenz zuschulden kommen zu lassen. Was haben wir denn eigentlich mit der Erbauung der Stadtbahn bezweckt? Wir haben gewünscht, dass das Centrum der Stadt, nicht weil es der I. Bezirk, sondern weil es der Mittelpunkt des Verkehrs ist, unmittelbar durch Eisenbahntracen mit den entferntesten Punkten des Weichbildes von Wien verbunden wird, und wir haben speciell den größten Wert darauf gelegt, dass wir solche Radiallinien bekommen, welche bis in die innerste Stadt, und womöglich, obwohl dies nicht realisierbar ist, durch die Innere Stadt gehen. Weil nun die Regierung wusste, dass wir darauf so großen Wert legen, und weil technische Schwierigkeiten vorhanden sind, hat man uns jene wunderschöne, elektrische Bahn neben dem Stefansthurm vorbei hingemalt, welche wir niemals erhalten werden. Heute aber, wo wir die Möglichkeit haben, die Bahn dem Herzen der Stadt näher zu bringen, erhebt sich Opposition. Darin soll eben der größte Wert der Stadtbahn liegen, dass man von allen Vororten so nahe als möglich zur Inneren Stadt, dem Mittelpunkte des Verkehrs, gelangen kann. Und darum bin ich jedenfalls für den Antrag, welcher diesen Verkehr ermöglicht. Der Herr Vorredner hat in seiner Argumentation gesagt: Wenn wir diese Bahn so tief an das Innere der Stadt anlegen, so werden wir die Bahn durch die Stadt nicht mehr bekommen. Ja, meine Herren, der Trost, dass wir deswegen die Linien weit von der Inneren Stadt verlegen sollen, weil wir einmal die elektrische Bahn bekommen, ist nicht ernst zu nehmen. Wir werden diese elektrische Bahn nicht bekommen, und deshalb sollen wir uns dadurch nicht, sowie es in dem bekannten Bilde vom Hunde heißt, der zwei Hasen nachjagen will, beirren lassen. Im Interesse also des eigentlichen Peripherieverkehrs der Inneren Stadt, im Interesse nicht etwa der Inneren Stadt, sondern weil es im Interesse der Vororte liegt, dass die Bahn so nahe als möglich an die Innere Stadt geht, werde ich für diese Linie stimmen.

Bedenken Sie, mit diesem Bahnhofe, welcher im Heinrichshofe selbst errichtet werden soll, erhalten wir einen Bahnhof im Herzen der Stadt, von dem aus man bei Ausflügen und Geschäftsgängen nach jeder Richtung hin mit größter Bequemlichkeit gelangen kann. Deshalb empfehle ich Ihnen, die Ringlinie anzunehmen.

Gem.-Rath v. Neumann (contra): Meine Herren! Ich habe mir erlaubt, im Stadtrathe den Antrag zu stellen, auf die Linie Lastenstraße zurückzugehen, und werde mir nun gestatten, eine Nachlese hinsichtlich jener Argumente zu halten, welche weiters noch für diesen Antrag sprechen, nachdem meine Herren Vorredner zumeist für die Linie Lastenstraße gesprochen und nur der unmittelbare Herr Vorredner Ausführungen gegen dieselbe vorgebracht hat, welche ich später besprechen und, wie ich hoffe, widerlegen werde. Für mich sind drei Momente entscheidend:

1. Die Frage der technischen Durchführbarkeit, ob Schwierigkeiten vorhanden, wie groß dieselben und ob sie zu bewältigen sind oder nicht;

2. wie wird dem Verkehrsbedürfnis der einzelnen Bezirke und der Stadt im allgemeinen, bei Ausführung der einen und der anderen Linien entsprochen? und

.3 — was für mich als Architekten besonders wichtig ist — sind bei Durchführung der Ringlinie Gefahren für Stadtbilder vorhanden oder nicht, sind dieselben zu bewältigen, oder ist zu befürchten, dass, wenn die Ringlinie durchgeführt wird, unsere schönsten Anlagen und Stadttheile in schönheitlicher Hinsicht gefährdet werden?

Was die technische Durchführbarkeit anbelangt, so werde ich mich bezüglich dieser Frage sowie aller anderen bemühen, objectiv zu bleiben. Ich spreche daher gegenüber dem geehrten Herrn Collegen v. Goldschmidt meine Überzeugung dahin aus, dass die Ringlinie leichter durchführbar ist. Das ist unbedingt richtig. (Rufe: Das Delta!) Es war indes nicht nothwendig, die Lastenstraße bezüglich ihrer Durchführkeit so schwarz zu machen; Übertreibungen schaden stets, das haben wir schon im Stadtrathe bemerkt, und gerade solchen Übertreibungen ist es mit zuzuschreiben, dass sich auch Vertreter des I. Bezirkes für die bedrohten Bezirke VI, VII und VIII annehmen. Schon im Stadtrathe wurde gesagt: Wenn die Lastenstraße genehmigt wird, geht das Delta überhaupt nicht. Von anderer Seite wurde dies dahin eingeschränkt, dass es wohl ausführbar bleibe, aber nur mit großen Opfern; von Häusereinlösungen, vom Wiedener Theater selbst wurde gesprochen, — die darstellende Kunst wurde gegen diese Linie sogar aufgeboten.

Auch wenn die Bahn am rechten Ufer bleibt, ist die Deltaverbindung möglich, ohne das Theater cassieren zu müssen. Ich habe indes gestern schon ausgeführt, wer hat der Unternehmung Krauß & Co. vorgeschrieben, auf das rechte Ufer zu gehen? Warum bleibt man nicht am linken Ufer? Dann geht das Delta noch einfacher bei entsprechender Tracenrichtung der durchgehenden Strecken. Krauß & Co. hat das linke Ufer nicht gewählt, weil da Häuser einzulösen sind, während drüben dies umgangen werden kann.

Wenn Sie sich vergegenwärtigen, dass der Antrag angenommen wird, die Wienthallinie mit der Gürtellinie zu verbinden, so empfiehlt es sich, auf dem linken Ufer hereingehen, weil man beim Schlachthaus gut anschließen kann, und die Angliederung an die Linie Gaudenzdorf—Mödling ja auch auszuführen möglich bleibt. Besondere Schwierigkeiten bestehen bei der einen oder anderen Tracenwahl nicht. Einiges Geld wird die Sache kosten, aber ohne Geld ist ja eine Stadtbahn nicht zu bauen.

Es wurde weiters gesagt, die Gartenanlagen auf der Lastenstraße sind in Gefahr. In den dem Stadtrathe vorgelegenen Anträgen des Referenten stand aber, dass die Linie mitten in der Straße gehen soll; wo sind da die Gartenanlagen tangiert? Wie kommt man dazu, ein solches Motiv anzuführen und zu sagen, die Gartenanlagen werden ruiniert, wenn in der Vorlage beantragt ist, die Bahn in die Mitte der Straße zu verlegen, und es klar ist, dass die Gesellschaft das so ausführen muss?

Nun kommt ein geheimnisvolles Motiv, welches auch Dienste leisten soll: das Oberstthofmeisteramt wird diese Tracenwahl nicht gestatten! Wenn die Bahn mitten in der Straße geht, ist ja nichts beansprucht, als Straßengrund. Ich habe nicht die Mission, nachzudenken, was das Oberstthofmeisteramt für Erwägungen überhaupt pflegen wird, aber wenn ich in dieser Position wäre, würde ich weit eher erwägen, ob es so gerathen ist, über die Ringstraße zu gehen. Ich will die gegentheiligen Motive — sie sind naheliegend — nicht besonders ausführen, aber wenn man schon vorsichtig sein will, wird man besser die Ringstraße wählen als die Lastenstraße.

Weiter ist gesagt worden, dass die Universität gestört wird. Also auch die akademische Jugend und die Professoren werden zum Kampfe geworben. Es wurde gesagt, die Bahn geht zu nahe an der Universität vorbei, es wird das eine Belästigung des Unterrichtes verursachen. Ich glaube, auf Einwendungen solcher Art brauche ich gar nicht zu reflectieren. Dann wurde weiters mit einem Bedauern, das ich an anderer Stelle gerne gesehen hätte, gesagt, die Anlage

vor der Votivkirche wird ruiniert. Mich hat es gefreut, dass sich die Ästhetiker wieder einmal gefühlvoll gezeigt haben; beim Resselpark dagegen ist die Ästhetik nicht zur Geltung gekommen. (Sehr richtig!) So steht es mit der Verkehrsdurchführbarkeit. Die Bahn ist durchführbar sowohl am Ring, als auf der Lastenstraße, aber am Ring kostet sie um circa eine Million Gulden weniger; das muss auch gesagt werden. Sonst steht die Sache ziemlich paritätisch.

Nun, meine Herren, kommen wir zur Besprechung der Verkehrsbedürfnisse. Der geehrte Herr College, welcher vor mir gesprochen, hat Ausführungen gemacht, denen ich im Princip vollständig beipflichte, die ausgezeichnet waren, deren Anwendung ich jedoch — der verehrte Herr College möge dies entschuldigen — nicht ganz zutreffend finde.

Der Herr Collega hat gesagt, man muss mit der Stadtbahn dem Verkehrsmittelpunkte möglichst nahe kommen. Ausgezeichnet! Ich habe gewiss nichts dagegen zu sagen; in Berlin ist man den Linden nahe, in Wien sind wir so glücklich, an mehreren Punkten dem Verkehrsmittelpunkte, dem Stefansplatze, nahe zu kommen. Wir haben für die Innere Stadt Einfallspunkte beim Schottenring, bei der verlängerten Kärnthnerstraße, bei der Rothenthurmstraße und dem Hauptzollamt. Diese sind entfernt vom Stefansplatz: Rothenthurmstraße 600 m, d. i. sechs Minuten Wegdistanz, das ist zweieinhalb Minuten mehr als in Berlin zu den Linden von der Friedrichstraße; hier kommen wir also ziemlich nahe mit Berlin; Schottenring 1000 m, also zehn Minuten; Zollamt 900 m, also neun Minuten, Station Elisabethbrücke 1100 m, das sind elf Minuten Wegdistanz.

Wenn die Lastenstraßenlinie angenommen werden wird, so wird man, wenn die Arbeiten durch die Commission durchgeführt werden, sich schließlich für die Häusereinlösungen entscheiden und wieder das linke Ufer aufsuchen. Dann werden Sie die Station ganz wo andershin bekommen, nämlich Ecke der verlängerten Kärnthnerstraße beim Kaffeehause, dann haben Sie 200 m bis zum Heinrichshof.

Ich gebe ja zu, dass die Station Heinrichshof gegen die vorerst vorgeschlagene Station Resselpark zu Gunsten des Verkehres nach der Inneren Stadt gewählt erscheint.

Nun fragt es sich weiters um Folgendes: Es ist gesagt worden, die Vorortebewohner müssen nach der Stadt.

Wie ich für die Vororte fühle, denke und Anträge in dieser Richtung stelle, sehen Sie daraus, dass ich beantragt habe — und ich habe mir damit Opposition geschaffen —, die Gürtellinie mit der Wienthallinie zu verbinden, und seinerzeit den ähnlichen Antrag, die Gürtellinie mit der Donaucanallinie zu verbinden.

Ich will also haben, dass die Vorortebewohner bequem nach der Stadt kommen können. Nun frage ich, wie weit können sie überhaupt fahren? Fahren sie in der Richtung der Donaucanallinie, so werden sie beim Kaiserbad oder bei der Rothenthurmstraße absteigen; fahren sie in der anderen Richtung, so werden sie bei der Elisabethbrücke oder beim Heinrichshof absteigen. Die Stationen, die dazwischen in Frage kommen, Babenbergerstraße und Rathhaus, spielen gar keine Rolle. Ich bitte Sie, doch den Plan anzusehen. Zeigen Sie mir doch eine einzige Radiallinie, einmündend nach diesen Stationen! Diese Stationen zwischen dem Heinrichshof und dem Schottenring haben nur Bedeutung als Aufsteigstationen für die Bezirke VI, VII und VIII. Ich werde darauf zurückkommen. Die Stationen Babenbergerstraße und Rathhaus haben keinen oder nur untergeordneten Wert für den I. Bezirk, das werde ich nachweisen.

Die Babenbergerstraße ist 1000 m vom Stefansplatz entfernt und sozusagen verbarricadiert, Sie können nirgends gut durch, es ist eine ungenügende Verbindung, es wird auch nie anders werden. Da wird man doch vorziehen, auf die Station Elisabethbrücke hinüberzugehen.

Die Station Rathhaus ist auch 1000 m vom Stefansplatz, sowie der Schottenring. Nun frage ich Sie, wenn jemand auf der Freyung wohnt, ob er nicht ebenso leicht auf den Schottenring wie zum Rathhaus gehen kann, und deshalb soll der Rathhauspark verschandelt werden, weil angeblich die Innere Stadt einen Nutzen von dieser Station haben soll! Wenn wirklich ein greifbarer Nutzen zu erlangen wäre, so würde ich nicht ein Wort mehr verlieren. Ich bin mir des Wertes des I. Bezirkes und der Berechtigung seiner Ansprüche wohl bewusst. Weil ich aber der Überzeugung bin, dass das ein Trugbild ist, habe ich mich bemüht, dies auszuführen und versuche, die Bedenken gegen unseren Vorschlag zu zerstreuen.

Nun frage ich Sie, wie sieht es mit den Verkehrsansprüchen der Bezirke VI, VII und VIII aus? Es sollen dort auch Bürger wohnen, die Steuer zahlen und sogar Industrie, Gewerbe und Handel treiben, es soll überhaupt da draußen nicht so schlecht ausschauen.

Die Gürtelstraßenlinie haben wir noch nicht, weil, solange eine Verbindung mit der Wienthallinie nicht gemacht ist, dieselbe nur dem Fernverkehr und nicht dem Localverkehr dient. Es wird doch niemand, der in den Prater fahren will, dieses Umsteigen via Schlachthaus gerne mitmachen. Es sind also alle gezwungen, nach der inneren Ringlinie zu gehen, um einen bequemen Aufstieg zu haben. Es müssen die Bewohner von Mariahilf herabgehen bis zum Ring. Die Bewohner vom Neubau sind gar gut daran; die müssen den Weg zurücklegen bis zur Station Babenbergerstraße oder Station Rathhaus. Das sind zehn Minuten plus gegenüber der Station Volkstheater.

Was den VIII. Bezirk anbelangt, so möchte ich am wenigsten davon reden, weil es als Bezirksbergerei gelten könnte. Aber die Station hinter dem Rathhause ist nicht allein für den Bezirk Josefstadt, sondern auch für die Wiener Bevölkerung im allgemeinen wichtig. Erinnern Sie sich nur, wie oftmal im Jahre Sie hieher kommen müssen, um Geschäfte abzuwickeln. Ist es da gleichgiltig, ob man die Station weiß Gott wo hat, oder dort, wo der Haupteingang ist, sich die Aufzüge befinden u. s. w.?

In diesem Punkt steht die Sache daher so: Die Verkehrsansprüche des I. Bezirkes gewinnen mit der Ringlinie sehr wenig. Die Differenz zwischen Heinrichshof und Elisabethbrücke, Ecke Kaffeehaus ist 200 m, eineinhalb Minuten circa, die Bezirke VI und VIII dagegen verlieren, und der Bezirk VII ist geradezu — ich weiß nicht, welches Wort ich da wählen soll — so behandelt, als ob er überhaupt nicht bestände; an diesen hat man gar nicht gedacht. „Aber das Volkstheater darf nicht geschädigt werden." Das war auch ein Schlachtruf gegen die Lastenstraßenlinie. Gewiss nicht; aber es kann doch keinem Techniker, der zu urtheilen versteht, einfallen, dass, wenn mitten in der Lastenstraße eine Bahn fährt, das Volkstheater dadurch gefährdet ist. Man darf doch nicht solche Schreckenberger einer Versammlung bieten.

Nun komme ich zu dem Schlusscapitel, zur Ästhetik. Wir haben es da mit zwei höchst fragwürdigen Anlagen zu thun. Bei einer

Bahn, die im Untergrund geht durch die hervorragendsten Stadttheile der Residenz, handelt es sich darum: Wie werden die Bauten, die ober Terrain sind, aussehen und sich zum Stadtbild verhalten? Wer führt sie aus? Was können wir von dem Betreffenden erwarten? Wie wird die Conception, Lage und Ausführung beschaffen sein? Da haben Sie nun die zwei Stationen, Resselpark und anderseits Rathhauspark. Der Herr Referent sagt uns allerdings hier in seinem Antrag — und im Stadtrath wurde es auch besonders ausgeführt — man will die Station Resselpark verschieben, man will sie in das Delta verlegen; das geht aber nicht. Es geht, sie nach einer anderen Seite, an das Ende des Obstmarktes hin, zu verschieben, wenn das Freihaus demoliert und umgebaut wird; dort kann man eine solche Station einrichten.

Das dermalige Project kann indes nur so betrachtet werden, wie es vorliegt, wobei mitten auf dem zukünftigen Platze Karlskirche—Obstmarkt eine solche Bahnanlage ausgeführt werden soll. Das ist ein Platz, über den jeder von uns sich ein Bild macht, wie er ausgestaltet werden soll, aber eine sichere Annahme besteht nicht. Wir erwarten Projecte, wir erwarten, dass Künstler Wiens und — ich möchte sagen — Mitteleuropas sich an der Lösung dieser Frage betheiligen und uns Gelegenheit bieten werden, Bedeutendes zu schaffen für uns und die Nachkommen, um dort Monumente und große Bauten aufzuführen und einen Platz in künstlerischem Sinne zu schaffen, mit dem ein Vergleich — so wünschen wir — zum zweitenmale in Wien und auch anderwärts schwer zu finden sein soll. Und wenn nun ein Künstler an die Planung einer solchen Aufgabe geht, der berufen dazu ist, und mit einer Art Scheu an diese verantwortungsvollen Aufgaben herantritt, bedacht, das Richtige zu treffen, um die vornehmste Weise zu finden, die höchsten Accorde der Kunst dabei zu verwerten, so hat im crassen Gegensatze hiezu die Bahnunternehmung von der baukünstlerischen Anschauung der Firma Krauß & Co. weit sorgloser gehandelt, sie stellt mitten auf dem Platze, wo des Altmeisters Ressel Monument steht, einen Bahnhof von unnennbarer Stilistik hin. Ich will die Herren Ingenieure als Techniker gewiss nicht angreifen, aber ihre Baukunst läßt auf Kunst nicht schließen. Die Herren werden wohl niemals Baukünstler werden. (Heiterkeit und Sehr gut! rechts.)

Nun, meine Herren, müssen wir sagen, weg mit solchen Projecten, das kann und darf nicht gemacht werden. Allerdings hat der Herr Referent einen Antrag gestellt, der die Möglichkeit dazu bieten soll. Meine Überzeugung ist, wenn die Bahn auf dem rechten Ufer zum Schaden der Gemeinde Wien bleiben soll, muss die Station mehr zum Obstmarkt verlegt und in die Neubauten daselbst placiert werden. Das ist die einzige Art, wie man in vornehmen Stadttheilen solche Bahnhöfe anlegt: sie in die Gebäude zu verlegen, Zu- und Abgänge dort unterzubringen, weil man die Mittel nicht aufwenden kann, um monumentale Freibauten aufzuführen. Aber auch praktisch wäre die Verlegung an die genannte Stelle. Dort treffen zusammen die Wiedenerstraße, die zukünftige Margarethenstraße durch das Freihaus, die beiden Wienthalstraßen. Ich sage, auch eine Frachtenstation gehört dorthin zur Aufnahme von Frachten und Paketen. Wir wollen die Bahn der Industrie und dem Gewerbe dienstbar machen.

Damit sind wir mit der Station Obstmarkt zu Ende und kommen zur Station Rathhausplatz. Was ich auch über den Platz Karlskirche—Obstmarkt gesagt habe, glaube ich, wäre zu wenig bezüglich des Rathhausplatzes. Sie wissen, wie dieser Platz in seiner Ausgestaltung gedacht ist. Ein jeder weiß, wozu die Mittelaxe reserviert ist. Anschließend daran sollen Monumente errichtet werden für die Geistesheroen deutscher Nation, für bedeutende Männer, welche sich um Staat und Stadt verdient gemacht haben.

Dieser Platz soll der bedeutendste Platz des zukünftigen Wien werden. Da nimmt man mit Recht Anstand, etwas unbedacht vorzukehren. Ich erinnere daran, Sie werden es aus dem Amtsblatte erfahren haben, dass das Schmidt-Denkmalcomité im Parke an einer unscheinbaren Stelle das Monument errichten wollte. Das wurde im Stadtrathe abgelehnt. Ich war nicht für die Ablehnung, aber ich habe die Motive dafür gewürdigt. Man will sich nicht heute schon binden. Sie wissen, dass der Gedanke vorliegt, Goethe an einer Einbuchtung des Parkes gegen die Ringstraße ein Monument zu errichten. Das ist ein Gedanke, der herrlich, der glücklich ist, der ausgeführt werden muss. (Beifall.) Das wird indes schwer zu erledigen sein, solange nicht über die Art der gesammten Planung des Platzes ein Entschluss gefasst ist. Das Goethe-Monument muss warten und für das Schmidt-Monument muss ein anderer Platz gefunden werden. Ich begreife alle diese Bedenken, die den ernsten Hintergrund haben, Gutes zu schaffen, aber — sonderbarer Gegensatz — die Bahnhofanlage daselbst, die macht gar keine Schwierigkeiten. (Beifall.)

Im Antrage des Stadtrathes hieß es diesbezüglich: „Vor der Zufahrtsstraße", das heißt also: In der Mittelaxe der Zufahrtsstraße, in der Ringstraße, über der Bahnanlage wird eine Halle errichtet. (Rufe: Cannibalen!) Das ist wohl über Vorstellung modificiert worden. „Zunächst" heißt es nun; wie ist das zu verstehen? Nun, meine Herren, ich möchte mich über eine Zwischenfrage aussprechen, um einen Irrthum hier zu berichtigen, welcher zum Missbrauch führt, den Irrthum, dass solche Bahnhofshallen so klein sein können. Das ist nicht richtig, das ist ein Irrthum. Wer das Wesen einer Stadtbahn kennt, muss mir zustimmen, und wenn er mir nicht glauben will, so möge er sehen, wie die Firma Krauß & Comp. projectiert hat, eine Gesellschaft, die gewiss ökonomisch plant und die im Projecte nicht einen Quadratmeter mehr gezeichnet haben würde, als sie braucht. Natürlich, man benöthigt zwei Hallen, Auf- und Abgangsstiegen, einen Raum für tausend Menschen für beide Zugsrichtungen. Züge gehen ja alle drei Minuten, wo Leute aus- und einsteigen, und da will man — so hat man es wenigstens geplant — nach Art der Beetz'schen Musteranstalten (Heiterkeit) im Schatten blühender Gesträuche diese Bahnhallen in den Park hineinlegen, und das heißt dann: Station Rathhaus. (Heiterkeit.) Das geht nicht. Wenn wir schon verurtheilt werden, die Ringlinie zu erhalten, so werde ich mich den Consequenzen fügen, aber da muss der Bahnhof auf einen solchen Ort, wo die Anlagen nicht geschädigt sind, und wenn er sichtbar bleibt, so muss so gebaut werden, dass — er sich sehen lassen kann. Da muss ich sagen, vor dem Rathhausplatze wäre die Lage überhaupt unpraktisch; für den Rathhausverkehr hat es keinen Sinn, denn, wenn man Neigung hiefür hätte, würde man die Bahnhofanlage hinter das Rathhaus verlegen, dort ist der Zugang.

Ich möchte den Bahnhof daher dorthin stellen, wo er den Bezirken VII und VIII gleichmäßig dient. Denn wir können doch nicht so einseitig sein und den VII. Bezirk stiefmütterlich behandeln. Deshalb sage ich, er gehört entweder in das Palais Epstein oder in den Volksgarten vis-à-vis dem Parlamente. Da, meine Herren, brauchen Sie aber gewaltige Summen, um diesen Bahnhof gegenüber dem Parlamente zu etwas Ordentlichem zu machen.

Denken Sie sich dort Colonnaden, einen Porticus in der Stilweise des Parlamentes, in demselben Materiale und mit künstlerischem Schmucke ausgeführt, die Idee des Eisenbahnbaues verherrlicht — so kann ich mir einen Monumentalbau denken, der uns Freude macht und auch den Zwecken der Stadtbahn genügt. Aber die Stadtbahn-Unternehmung hat die Mittel nicht dazu. Wir können dies auch von ihr nicht verlangen. Ob sich der Stadterweiterungsfond dafür erwärmen würde, ist fraglich, und sonst wüsste ich niemanden mehr.

Ich habe die Ehre gehabt, hier das Referat über den General-Regulierungsplan zu erstatten, und ich habe es mit diesem Programme ernst genommen und fühle mich als Referent daher verpflichtet, gegen eine Linie zu protestieren, bezüglich deren über Terrain zu errichtenden Bauten mir die Garantien mangeln, dass ihre Ausführung mit unseren künstlerischen Absichten übereinstimmen wird.

Ich kann mir allerdings denken, dass, wenn man die Verkehrsbedürfnisse der Bezirke VI, VII und VIII leichten Herzens negieren will, man die Bahn am Ring bauen und die Conflicte künstlerisch lösen könnte. Dann müsste ich aber Garantien dafür haben; die habe ich dermalen nicht, die kann mir auch niemand bieten, und daher bin ich gegen ein solches Wagnis.

Es spricht wohl auch das Verkehrsbedürfnis der genannten Bezirke mit, und ich fühle mich als Vertreter des VIII. Bezirkes verpflichtet, auch aus diesem Grunde gegen den dermaligen Antrag des Stadtrathes und so wie im Stadtrath für die Lastenstraße zu stimmen. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

(Während vorstehender Rede hat Vice-Bürgermeister Dr. Richter den Vorsitz übernommen.)

Gem.-Rath Matzenauer: Ich habe nicht die Absicht, ihre Geduld so lange in Anspruch zu nehmen wie mein unmittelbarer Herr Vorredner, ich werde mich bemühen, mich kurz zu fassen. Der Herr Vorredner hat seine Argumente im wesentlichen bereits im Stadtrathe vorgebracht und ich habe im Stadtrathe für die Ringstraßenlinie gestimmt und werde auch hier dafür sprechen.

Für mich ist entscheidend, dass dem Bedürfnisse der Bevölkerung, dem Centrum des Verkehres möglichst nahezukommen, Rechnung getragen werde, und mir scheint es weniger wichtig, dass die Verbindung zwischen dem VI. und VIII. Bezirk hergestellt wird, als eine Verbindung der im Wienthal Wohnenden mit dem Centrum der Stadt, weil hier der Hauptverkehr sich entwickelt. Wenn man die Völkerwanderung betrachtet, welche täglich früh zur Inneren Stadt strömt und abends von der Inneren Stadt wieder hinaus nach allen Richtungen der Windrose, so muss man sich sagen, der Radialverkehr zum Centrum ist der wichtigste; je näher diese Linie der Inneren Stadt gemacht wird, desto mehr entspricht sie einer Fortsetzung der Radiallinie Wienthalbahn. In dem Bauamtsbericht finden Sie die Vor- und Nachtheile, die Schwierigkeiten der einen und der anderen Herstellung ausführlich erörtert. Ich setze voraus, dass die Herren es gelesen haben und enthalte mich daher einer Wiederholung dieser Argumente. Einer der Herren Redner, die hier gesprochen haben, hat in möglichst grellen Farben die Sache dargestellt, einer der Redner hat sogar ausgerufen: „Die Ringstraße sacrificieren wir nicht", als wenn die Ringstraße geopfert würde, während nach den hier vorliegenden Plänen und nach dem, was vom Stadtrath als Bedingung von der Regierung verlangt wird, die Ringstraße in ihrem Bilde gerade nach der Ausführung dieser Bahnanlage so aussehen wird, wie sie heute aussieht. (Rufe: O nein!) Dieses „O nein!" beweist mir nichts, sondern es beweisen die Pläne des Bauamtes und die Anträge des Stadtrathes. Der andere Herr Redner, der in besonders ausführlicher und eindringlicher Weise gesprochen hat, hat gemeint, das Delta sei ohne Schwierigkeit herzustellen, es sei nicht richtig, dass das Theater an der Wien getroffen werde. Zweifellos ist es, meine Herren, dass diese Lastenstraßenlinie, wenn das Delta, respective die Curve zum Wienthal hinaus nicht ausgeführt wird, ihren wesentlichsten Wert verliert. Diese Curve muss also ausgeführt werden. Nachdem die Herren Vorredner als Techniker behauptet haben, es sei nicht nothwendig, dass das Theater an der Wien dadurch geschädigt werde, erlaube ich mir jetzt an den Herrn Referenten die Frage zu stellen: Ist es richtig oder ist es nicht richtig, dass, wenn die Lastenstraßenlinie gewählt wird und man die Curve zur Wienthalbahn wählen will, dadurch das Theater an der Wien geschädigt wird? Ich bitte um Aufklärung.

Referent: Wenn man überhaupt die Bahn auf das linke Ufer herüberlegen und dann das Delta in einer Weise ausführen will, dass man von dieser inneren Ringlinie hinaus- und hereinfahren kann, also eine Verbindung gegen den Prater herstellen und eine entsprechende Bahnhofsanlage dort machen will, die wirklich bequem ist, so muss man die ganze Häusergruppe vor dem Theater an der Wien cassieren, das ist gar kein Zweifel, und es muss auch das Theater an der Wien getroffen werden; das Schauspielhaus, wie es jetzt besteht, könnte allerdings bleiben, aber die vorderen Gebäude müssten fallen, um die Passage herzustellen, wie sie nothwendig ist.

Gem.-Rath Matzenauer (fortfahrend): Ich danke. — Sie sehen, dass die Ausführungen des Herrn Vorredners wesentlich zu modificieren sind. Es muss mindestens der vordere Theil des Theaters an der Wien getroffen werden. Ich glaube, es ist nicht gleichgiltig, ob ein Kunsttempel erhalten werden kann oder nicht; gar soviele Theater haben wir nicht, und ein zweites Theater, das Deutsche Volkstheater, wird auch getroffen. (Widerspruch.) Die Herren sagen „Nein", da sie die Lastenstraßenlinie haben wollen, die sie um jeden Preis durchgeführt sehen möchten. Ich stelle mich auf den Standpunkt, dass ich zunächst die Verkehrsbedürfnisse im Auge habe und das Verkehrsbedürfnis geht zunächst nach der Inneren Stadt, und nicht diejenigen sind es, welche wir zu berücksichtigen haben, die spazieren fahren, sondern diejenigen, welche aus geschäftlichen Rücksichten dort zu thun haben. Die haben das Bedürfnis nach der Inneren Stadt und nicht nach Hütteldorf. Sie wollen herein, um hier ihr Brod zu verdienen. So steht die Sache. Man stellt die Sache so dar, als wenn dadurch der Rathhauspark ruiniert, als ob der Anlage von Monumenten künftig präjudiciert würde, während man andererseits von der Devastation des Parkes vor der Votivkirche nichts weiß, trotzdem doch die Pläne zeigen, dass gerade der Park vor der Votivkirche durch die Führung der Linie auf der Lastenstraße sehr wesentlich tangiert wird.

Für mich, meine Herren, ist es ganz irrelevant, ob die eine oder andere Linie mehr oder weniger kostet. Das ist für mich nicht entscheidend, sondern ich habe in erster Linie das Verkehrsbedürfnis und die Rücksicht für die Bevölkerung vor Augen, und da glaube ich, ist die kürzere Linie, welche sich mehr an den Radius anlehnt, die wichtigere. Andererseits haben Sie ja den Schottenring unter allen Umständen, ob nun die Lastenstraße gewählt wird, oder nicht. Es handelt sich nur darum, ob man vom Schottenring, respective von der verlängerten Schottengasse zum Wienfluss auf einer

kürzeren oder weiteren Linie fahren will. Da, meine ich, ist die kürzere Linie die wichtigere.

Für die Museen ist es ganz gleich, ob man an der Nordseite oder an der Südseite des Museums vorüberfährt, und ganz dasselbe gilt für das Rathhaus, ob man hinter dem Rathhaus oder vor demselben vorüberfährt. (Widerspruch.)

Natürlich ist für denjenigen, der meint, dass man in das Rathhaus nur hinten hineingeht, das wichtige, dass man hinten vorüberführt. Ich bin aber der Meinung, dass man ebensogut vorn beim Rathhaus hineingehen kann (Lebhafter Widerspruch), und dass sich die Bevölkerung endlich daran gewöhnen wird, beim Thurm hineinzugehen. Es ist aber ohne jeden Zweifel, dass es der Tramway nicht convenieren wird, dass auf der Ringstraße die Bahnlinie angelegt wird und, wie ich gehört habe, protestiert sie auch gegen die Anlage und Führung der Trace über den Ring. Wenn Sie also der Tramway-Gesellschaft eine Gefälligkeit erweisen wollen, so stimmen Sie für die Lastenstraße. (Lebhafter Widerspruch.)

Gem.-Rath Beutnitz: Ich erlaube mir, Schluss der Debatte zu beantragen. (Gelächter links.)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Es ist Schluss der Debatte beantragt. Ich bitte jene Herren, die diesem Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Das Wort haben noch die Herren Gem.-Räthe Rosenstingl, Noske, Boschan, Tischler, Dr. Lueger und der Herr Referent.

Gem.-Rath Rosenstingl: Nach den Ausführungen des Herrn Baurathes Neumann werde ich mich sehr kurz fassen. Ich werde nur auf einige Ausführungen, die von den Contrarednern beliebt worden sind, zurückkommen. Es wird so viel vom Herzen der Stadt gesprochen; wenn wir aber vom VI., VII., VIII. und IX. Bezirk sprechen, so heißt es sofort „Bezirksmeierei".

Meine Herren! Ihre Bezirksmeierei ist noch viel ärger, denn Sie sind gar nicht zufrieden, dass diese Bahn in der Inneren Stadt läuft; sie läuft auch bei der Lastenstraße schon in der Inneren Stadt. Nein! Sie wollen sie ganz im Innern der Inneren Stadt haben, also noch viel mehr, als man irgendwo in einem Bezirke verlangen könnte, und dann bitte ich zweitens: Wenn jemand von draußen hereinfährt und er steigt bei der Lastenstraße oder bei der Ringstraße aus und er muss auf den Stefansplatz, so ist das vollständig egal, wo er aussteigt, weil er auf den Stefansplatz doch gehen muss.

Eine solche Bahn also darf ja nicht als eine Tramway oder als eine kurze Verbindungsbahn aufgefasst werden, wo man in einer Station einsteigt, in der nächsten aussteigt, weil das Warten auf den Zug einem gar nicht veranlassen kann, mit der Bahn zu fahren, sondern man fährt weiter. Wenn man aber mit der Bahn weiter fahren will, so darf man sich auch nichts daraus machen, wenn man zum Bahnhof und vom Bahnhof ein bis drei Minuten weiter zu gehen hat. Das ist eine grundlegende Sache.

Bei der Tramway will man hinaufspringen, da will man nicht mehr eine Haltestelle haben, da fährt man aber auch nur ein kleines Stückchen, da ist man nicht zufrieden, wenn man eine halbe Minute warten muss. Wenn man aber mit einer Dampftramway fährt, dann fährt man in der Regel eine weitere Strecke, da muss man sich schon ein Zugintervall gefallen lassen, da liegt nichts daran, und wenn man mit einem Localzug nach Purkersdorf oder Rekawinkel fährt, liegt auch wieder nichts daran, wenn man wieder zehn Minuten warten muss, wenn man nach Salzburg oder München fährt, so kommt man auch eine halbe Stunde früher auf den Bahnhof. Die Fahrtdauer auf der Bahn und die Wartezeit, respective die Entfernung der Bahn stehen in einem vollständigen Proportionsverhältnisse. Man muss also einen Unterschied machen, wie es Herr v. Goldschmidt hervorgehoben hat, zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und man darf dieselben nicht verwechseln, man darf die Bahn nicht mit einer Tramway oder einem Omnibus verwechseln, und das geschieht hier und das darf man nicht, sondern man muss sagen: Wenn man bei der Elisabethbrücke oder beim Heinrichshof aussteigt, so ist das ganz egal.

Ich will nur kurz sagen: Es sind drei Gründe pro angeführt worden — ich will von dem Bezirksmeier-Standpunkte ganz absehen.

Der eine Grund, der mir wirklich imponiert, ist das Delta, das sich leichter und schöner finden lässt, das gestehen wir Techniker zu. Wenn wir ein schönes, flachcurviges Delta haben wollen, so müssen wir die Ringstraßenlinie wählen, aber Sie müssen — und ich bitte, sich das bei der Abstimmung darüber vor Augen zu halten —, dann den Resselpark wählen. Das sind zwei Dinge, die sich absolut nicht trennen lassen. Wenn Sie dieses schöne Delta haben und in die Stadt hineinwollen, dann müssen Sie den Bahnhof dorthin legen, wo er von der Unternehmung Krauß & Comp. geplant ist. Wenn Sie den Resselpark nicht haben wollen und die Linie verlegen, wie es aus ästhetischen und Verkehrsinteressen wünschenswert erscheint, wenn Sie den Obstmarkt haben wollen — und das ist der richtige Punkt für einen Bahnhof —, dann dürfen Sie das schöne Delta nicht berücksichtigen. Was ist denn eigentlich an der ganzen Sache daran? Es ist wieder nur Sparsamkeit, ich will den mildesten Ausdruck gebrauchen. Es handelt sich darum, ob zwei Häuser eingelöst werden sollen oder nicht, und weil es der ehrenwerten Unternehmung Krauß & Comp. nicht passt, dass sie dort zwei Häuser einlösen soll, soll der Wiener Gemeinderath zulassen, dass man über die Ringstraße fährt und diese verdirbt? Das ist der einzige Beweggrund, warum dieses Project lanciert worden ist.

Erinnern Sie sich an die Debatte über die Wiener Verkehrsanlagen. Da hat es geheißen: Nichts ändern, nichts thun; es ist niemandem eingefallen, eine Alternative zu beantragen, es ist kein Wunsch ausgesprochen worden, man war zufrieden mit der Lastenstraße. Bleiben wir also consequent; auch die Regierung hat nichts vorgeschlagen, das ist ein Vorschlag der Unternehmung Krauß. Nehmen Sie ihn als solchen und nicht als Vorschlag der Regierung, die einfach sparen will. Ich will auf die Einwendungen, z. B. wegen der gefährdeten Häuser und wegen der Verschandlung des Votivkirchenparkes und wegen des Volkstheaters nicht eingehen. Man kann sie nicht ernst nehmen. Denn wenn man auf der einen Seite liest: „Diese Häuser sind gefährdet, das Volkstheater ist gefährdet, die Aussicht auf die Votivkirche ist gefährdet", in der nächsten Zeile es jedoch heißt: „Sollte aber beliebt werden, dass man das doch nicht macht, so müsste man nur nicht neben die Häuser gehen, sondern man müsste in die Mitte der Straße gehen und das Häuschen anderswohin legen". Dann thun wir das einfach. Wer schafft uns, dass wir neben die Häuser gehen? Die Unternehmung Krauß? Oder sonst wer? Gehen wir den natürlichen Weg in der Mitte der Straße und dann ist der ganze Krampus weg. Das ist nur ein Krampus. Aber man ist wenigstens so aufrichtig und sagt, dass er nicht beißt, dass er nicht gefährlich ist. Man braucht es nur nicht zu thun. Thun wir das einfach nicht,

und wir kommen auf diese Art recht schön auf die Lastenstraße. Ich glaube doch erinnern zu sollen, dass dieser Antrag nur ein Zufalls-Antrag ist. Wenn zufällig ein Stadtrath mehr dagewesen wäre und hätte anders gestimmt, so müsste heute der Referent nolens volens für die Lastenstraßenlinie eintreten. Weil es aber zufällig neun gegen neun waren und der Bürgermeister für den anderen Antrag dirimiert hat, muss er als Referent selbstverständlich für den Stadtraths-Antrag eintreten. Ich glaube, wir sollten diesen Zufall hier nicht zu weiteren Consequenzen entwickeln lassen, sondern wir sollten womöglich einstimmig oder wenigstens mit großer Majorität das werfen und sollen bei der Lastenstraße, bei der ursprünglichen Linie bleiben. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen rechts.)

Gem.-Rath Noske: Der Herr Vorredner hat sich darüber gewundert, dass das Bauamt einen Vorschlag für den Fall gemacht hat, als das geehrte Plenum des Gemeinderathes nicht die Ringstraßenlinie, sondern die Lastenstraßenlinie annehmen sollte, und hat daraus geschlossen, das es damit dem Bauamte gewissermaßen nicht besonders ernst sei um die Sache und es kann das andere auch zweckmäßig durchgeführt werden. Ich kann mir den Gedanken des Bauamtes anders erklären. Ich kann mir denken, dass das Bauamt sich gesagt hat, dass, wenn man um $^1/_2$11 Uhr nachts plötzlich beschließen kann, man wird die Concession für eine Bahn erwerben, die 30 bis 40 Millionen kostet, ohne irgend eine Untersuchung, ohne irgend einen Zweck, bloß mit einer Meinung geflunkert zu haben, kann man voraussetzen, dass es möglich ist, dass das Plenum des Gemeinderathes entgegen jeder gesunden Verkehrspolitik für die Lastenstraße sich aussprechen wird (Lärmende Unterbrechung und Rufe: Er provociert!), entgegen jeder gesunden Verkehrspolitik.

Meine Herren, das Schreien nützt gar nichts. Mit noch so vielen Einwendungen und noch so vielem Dazwischenrufen werden Sie es nie wegbringen, dass das Centrum des Verkehrs die Innere Stadt ist (Ruf: Das wissen wir!), und dass eine gesunde Verkehrspolitik erheischt, dass man die Leute nach dem Centrum des Verkehrs drängt. Nicht das Bezirksinteresse der Inneren Stadt, sondern das Bezirksinteresse der Bezirke ist es, welches dazu führen muss, die Ringstraße zu wählen, damit eben die Bezirkseinwohner in die Innere Stadt leichter kommen können. Das beruht auf historischen, geschäftlichen und geographischen Verhältnissen. (Neuerliche Unterbrechung und Zwischenrufe links.) Alles Dazwischenschreien wird Ihnen nichts nützen. (Rufe links: Wir glauben Ihnen nichts mehr!) Diese ganze Stimmung, diese ganze Unruhe, die Sie an den Tag legen, die beweist, dass Sie nicht ruhig untersuchen, erwägen und prüfen wollen (Lebhafte Unruhe und Rufe links: Das ist wieder eine Provocation!), sondern dass Sie mit der Meinung hergekommen sind, die Lastenstraße ist die allein seligmachende Linie (Lärm und Ruf links: Neumann hat uns überzeugt!), denn sonst würden Sie die Güte gehabt haben, meinem Herr Vorredner Matzenauer und mir dieselbe Aufmerksamkeit zu schenken, welche Sie den anderen Herren geschenkt haben, die in Ihrem Sinne gesprochen haben. So behandelt man aber die Sachen nicht, das ist nicht die Art und Weise, wie die Frage gelöst wird, dazu gehört, dass man sich hinsetzt und untersucht: was ist richtig und was ist nicht richtig. (Rufe: Das ist geschehen! — Lebhafte Unruhe.)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Sie sind doch gewiss alle überzeugt, dass jeder die Pflicht hat, den anderen die Redefreiheit zu wahren. Eine Debatte ist ja nicht möglich. Es ist keine Provocation, wenn der Redner seine Ansicht ausspricht. (Rufe links: Er provociert!) Ich bitte fortzufahren!

Gem.-Rath Noske: Ich wollte also darauf hinweisen, dass es ganz und gar gefehlt ist, wenn man sagt, dass es reines Bezirksinteresse der Inneren Stadt sei, wenn man die Ringlinie wählt. Ich kann dies mit dem Hinweis darauf beweisen, dass ja gerade diejenigen Bezirke, die durch die Verlegung der Linie auf die Lastenstraße gewinnen würden — und jener Herr Redner, welcher soviel Beifall geerntet hat, wohnt in einem dieser Bezirke — es ist also ganz begreiflich, dass er sich für die Lastenstraße einsetzt. (Lebhafte Oho-Rufe und Rufe links: Er wird persönlich!) Da ist gar nichts Persönliches dabei, wenn jemand für ein Interesse, zu dessen Vertretung er hereingesetzt ist, sich einsetzt; uns ist genau so gesagt worden, dass wir dem Bezirksinteresse folgen. Gerade diese Bezirke sind der Bevölkerung nach in Abnahme begriffen, das ist statistisch nachgewiesen, es ist im Jahrbuch der Stadt Wien zu lesen, dass die Innere Stadt in den letzten Jahren um vier bis fünf Percent an Bevölkerung zugenommen hat. Damit will ich nur das eine nachgewiesen haben, dass es richtig ist, wenn man sagt, dass der Zug des Verkehrs nach der Inneren Stadt geht. Und dass dies richtig ist, geht auch daraus hervor, dass in der Inneren Stadt alle möglichen Centralstellen des geschäftlichen Verkehrs sind, welche tausende und tausende alle Tage in die Innere Stadt bringen. Ich muss nicht dabei sein, aber ich weiß es und ich bin davon überzeugt, dass der Tag kommen wird, wenn die Lastenstraßenlinie angelegt wird, wo gerade die Bezirke, deren Vertreter glauben, ihren Mandanten einen besonderen Gefallen zu erweisen, wenn Sie für die Lastenstraße sprechen, sagen werden: Das war nicht überlegt, nicht zweckmäßig, weil wir dieses bequeme Verkehrsmittel — und um das handelt es sich doch bei einer Localbahn — nicht benützen können. Ich werde auf die technischen Details, weil ich nicht Techniker bin, nicht eingehen, ich muss nur nochmals darauf hinweisen, dass von keiner Seite, von keinem Freunde der Lastenstraße in Abrede gestellt wurde, dass die Votivkirche, die gewiss ein ebenso monumentales Bauwerk ist wie das Rathhaus, durch die Anlage bei der Lastenstraße tangiert ist.

Der Herr Gem.-Rath Rosenstingl sagt, das Bauamt habe gesagt: In der Mitte der Straße wird es schon gehen. Er hat aber nicht die Behauptung des Bauamtes widerlegt, dass die Lastenstraße soviel schmäler ist als die Ringstraße, daher die Wirkungen für die anrainenden Häuser viel ungünstiger sich gestalten werden als auf der Ringstraße. Wir reden immer von der Überfüllung der Tramway, von der Misère, die auf keine Weise abgeschafft werden kann und jetzt, wo wir in der Lage wären, eine für die Interessen der gesammten Stadt berechnete Bahn zu haben, die den Tramwayverkehr entlasten und dieser Misère ein Ende machen könnte, gehen wir der Tramway sorgfältig aus dem Wege und legen die Bahn weit weg, damit alle Leute, die in der Inneren Stadt zu thun haben, mit der alten Misère zu kämpfen haben, die sich bis jetzt so fühlbar gemacht hat.

Wenn wir von der Inneren Stadt den Bezirksstandpunkt geltend machen wollten, müssten wir darauf verweisen, dass nicht, wie der Herr College Rosenstingl ganz falsch behauptet hat, wir die Bahn mitten in der Stadt haben. Der Herr Collega Rosenstingl weiß doch, dass der Ring nicht mitten in der Stadt liegt, sondern um die Stadt herumgeht, so dass die Bewohner der Inneren Stadt von jedem Punkte durch dieselbe durchgehen müssen, um den Ring zu erreichen. Er wird uns vielleicht sagen: Ihr werdet die

elektrische Anlage kriegen und werdet hinausfahren können. Da möchte ich daran erinnern, dass ich im Landtage einen ganz bescheidenen Versuch gemacht habe, damit die Zeit fixiert werde, innerhalb welcher die elektrische Bahnverbindung hergestellt werden soll, und dass der Landtag selbst das abgelehnt hat, weil gar keine Neigung und Aussicht dazu vorhanden ist, dass diese Querverbindung durch die Innere Stadt je geschaffen wird. Wir werden also immer genöthigt sein, von der Inneren Stadt hinauszugehen. Wir werden nie in der Lage sein, wie andere Bezirke, z. B. Mariahilf, Margarethen, von der Bahn durchschnitten zu werden. Wir werden auf 20, 30 Jahre hinaus — was dann geschieht, wissen wir ja nicht — die Unannehmlichkeit haben, von der Bahn abgeschnitten zu sein. Nur das wäre geltend zu machen, wenn wir den Bezirksstandpunkt vertreten würden. Das Resultat ist auch klar. Neunzehn Bezirke sind. Einer davon ist die Innere Stadt. Die anderen haben eine Aversion, weil sie fälschlich glauben, dass es der Inneren Stadt etwas nützen wird. (Unruhe und Rufe links: Wir haben schon genug gehört!) Also stimmen Sie im sogenannten Bezirksinteresse und die Zukunft wird lehren, wer in diesem Falle recht gehabt hat, wer von den Vertretern der Inneren Stadt recht gehabt hat, derjenige, der für die Ringlinie oder derjenige, der für die Lastenstraßenlinie gesprochen hat.

Gem.-Rath Boschan: Meine Herren! Solche Sachen darf man nicht vom Bezirksstandpunkt betrachten, und nicht, weil ich Vertreter des I. Bezirkes bin, werde ich mit voller Überzeugung für die Lastenstraße stimmen, sondern, weil ich wünsche, dass der Ring in seiner Eigenschaft als vornehmer, ruhiger Corso uns erhalten bleibt. Jede Bahnstation bringt etwas Beunruhigendes vor. Es ist nothwendig, Wagenaufstellungsplätze zu schaffen, Dienstmänner und Packträger kommen hin, und denken Sie sich dann im Heinrichshofe oder am Ring eine solche Station, die ganze Sache wird dadurch gestört. Bei einer Untergrundbahn ist es einerlei, ob man hier oder dort einsteigt. Es ist einerlei, ob man im Heinrichshofe oder bei der Elisabethbrücke einsteigt. Von der Inneren Stadt heraus haben alle Bewohner, welche östlich von der Kärnthnerstraße wohnen, den Zug zur Elisabethbrücke und diejenigen, die nordwestlich wohnen, gehen naturgemäß zum Schottenring. Die zwei Stationen Babenbergerstraße und Rathhaus werden von der Inneren Stadt ohnehin nicht aufgesucht, denn da ist die Burg, der Minoritenplatz und dieses gewisse todte Viertel zwischen. Diese Stationen sind also nicht nothwendig. Ich will Sie nicht weiter aufhalten. Ich bin einverstanden mit den Ausführungen des Herrn Oberbaurathes v. Neumann und bitte Sie, für die Lastenstraße zu stimmen. (Beifall und Händeklatschen links.)

Gem.-Rath Tischler: Ich verzichte auf das Wort.

Gem.-Rath Dr. Lueger: Beinahe könnte ich auf das Wort verzichten und ich erkläre nur, dass ich mit aller Entschiedenheit gegen die Ringstraßenlinie stimmen werde.

Ich füge nur noch eines bei: Ich als Mitglied des Gemeinderathes verwahre mich gegen den Ton, in welchem ein Mitglied des Stadtrathes, Herr Noske, über die Beschlüsse des Wiener Gemeinderathes hier gesprochen hat. (Beifall links.) Wenn diesem Mitgliede des Stadtrathes, Herrn Noske, die Beschlüsse des Gemeinderathes, die um $^1/_2$10 Uhr gefasst wurden, nicht gefallen, dann rathe ich diesem Mitgliede des Stadtrathes, dass er um $^1/_2$5 Uhr erscheinen möge und bis zum Schlusse der Sitzung dableibe (Richtig! links), und ein Stadtrath der immer erst um $^1/_2$8 Uhr kommt, die Nase hier hereinsteckt und dann wieder bei der Thüre hinausläuft, hat über die Beschlüsse des Gemeinderathes gar kein Urtheil zu fällen. (Große Unruhe rechts. Beifall links. — Gem.-Rath Jedlička ruft: 3000 fl.)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Herr Gem.-Rath Jedlička, wollen Sie sich doch etwas beruhigen. Wir können ja nicht in der Berathung fortfahren.

Referent: Beide Alternativen, welche zur Beurtheilung vorliegen, haben gewiss ihre Vorzüge und Nachtheile, das ist gar nicht zu leugnen. Aber es gibt gewisse Grundprincipien, welche bei einer Bahnanlage hochgehalten werden sollen, und diese sind, dass der Verkehr von außen so tief wie möglich an das Centrum des Verkehrs gelangen soll und hauptsächlich dahin zu führen sei, wo überhaupt ein dichterer Verkehr ist. Es ist ein Missverkennen der Angehörigen des I. Bezirkes, welche für die Sache sprechen, wenn man meint, dass sie im eigenen Interesse sprechen, denn thatsächlich ist hier ein Opfer, welches der I. Bezirk auf sich nimmt, indem er gestattet, dass nahezu ein Jahr die Ringstraße auf geradezu schauderhafte Weise behandelt wird. Das leugne ich auch nicht, wenn man den Bau noch so vorsichtig streckenweise führt, so ist es doch entschieden eine Belästigung des I. Bezirkes. Man muss sich aber vor Augen halten, was erreicht wird, wenn man die Trace tiefer in die Stadt hereinführt.

Herr College v. Neumann hat schon erwähnt, dass wichtige Einbruchstellen die Schottengasse und die Kärnthnerstraße sind. Bei der Schottengasse wird die Führung der Bahn bei beiden Alternativen eine ganz befriedigende sein.

Wenn das geschieht, was der Stadtrath beantragt hat, dass eine Station dort ist, wo bei der Alternative B eine Station gedacht ist, dann ist auch die Einbruchstelle „Kärnthnerstaße" entsprechend berücksichtigt. Bei der Einbruchstelle „Kärnthnerstraße" ist jedenfalls durch die Alternative A durchaus nicht auf eine befriedigende Weise dem Verkehre gedient. Das Opernhaus steht gewiss an dem Brennpunkte des Verkehres, und wenn dorthin die Bahn geführt werden kann und wir in der Lage sind, dort einen Bahnhof anzubringen, so finde ich es unverzeihlich, wenn man die Gelegenheit hiezu nicht benützt. Alle anderen Bahnhöfe, die dazwischen liegen, sind minderwertig. Niemand von uns wird den Muth haben, zu beantragen, man solle die Stadt verunstalten und Gebäude gestatten, welche nicht passen. Alle Stationen sind ja unterirdisch. Es ist auch bei der Alternative B die Verlegung der Station vor dem Polytechnicum möglich, es ist möglich die Verschiebung gegen den Obstmarkt. Bei dem Delta ist es möglich, die Station in dasselbe zu legen und den Einsteigeplatz auf den Obstplatz selbst zu verlegen. Ich will weiter hinweisen, dass die Anlage der Bahn praktischer, billiger und ersprießlicher ist, wenn sie über den Ring geht. Nicht nur das für den Verkehr wichtige Delta ist leichter auszugestalten, sondern auch der Anschluss der Linien nach Dornbach und Pötzleinsdorf ist leichter herzustellen, wenn die Ringstraße gewählt wird. Das werden alle Herren zugeben, welche gegen die Alternative gesprochen haben, weil man leichter einen Anschluss vom Ringe findet, während, wenn man den Anschluss von der Lastenstraße haben will, Demolierungen nothwendig werden. Ferner ist eine Curve von der Lastenstraße gegen die Votivkirche wieder eine solche, dass Häuser berührt werden und es ist auch unmöglich, den Park bei der Votivkirche nicht zu berühren. Es müsste die Bahn unter dem Parke durchgeführt und müssten Alleen devastiert werden. Es sind also gewichtige Gründe, welche für die Alternative B gesprochen haben, und deshalb hat der Stadtrath,

wenn auch mit geringer Majorität (Rufe: Mit gar keiner!), die Alternative B vorgeschlagen.

Gem.-Rath Rosenstingl (zu einer persönlichen und thatsächlichen Berichtigung): Ich erlaube mir eine persönliche Bemerkung, nachdem mich der Herr St.-R. Noske persönlich angeführt hat. Er konnte allerdings die andern Redner nicht anführen, weil er nicht hier war. Wenn er aber trotzdem sagt, wir waren von einer vorgefassten Meinung befangen, so muss ich dem entschieden widersprechen. Es ist dies hier in so ausgezeichneter fachmännischer Weise vertreten worden, so dass wir nicht eine vorgefasste Meinung haben, sondern ein Urtheil. Er hat jedoch jedem Techniker zugemuthet, dass wir mit vorgefasster Meinung abgestimmt hätten, dagegen muss ich mich verwahren.

Gem.-Rath Noske (zu einer thatsächlichen Bemerkung): Ich habe nur anzuführen, dass ich gesagt habe, wenn man die Meinung eines andern nicht anhört, muss man glauben, dass man mit einer vorgefassten Meinung hergekommen ist. Es ist Thatsache, dass Herr Gem.-Rath Matzenauer und ich kaum angehört worden sind, und Thatsache, dass ich daraus schließen musste, es sei eine vorgefasste Meinung. Dem Herrn Gem.-Rath Dr. Lueger möchte ich Folgendes bemerken: Er hat die Kritik, welche ich an seinem Antrage, den er mit Zuhilfenahme einiger Stimmen durchgebracht hat, geübt habe, offenbar hart empfunden und glaubte damit erwidern zu müssen, dass er mich persönlich angegriffen hat. Ich habe nur zu bemerken, dass er über Dinge, welche ihn absolut nichts angehen, nichts zu sprechen hat. (Widerspruch und Lärm links.) Ich habe weder dem Herrn Dr. Lueger, noch seinen Gesinnungsgenossen zu verantworten, wann ich in den Gemeinderath komme oder aus demselben gehe. (Gem.-Rath Jedlička ruft: Sitzungsschwänzer!) Meinen Wähler werde ich Rede stehen, Ihnen nicht, bitte sich das ein- für allemal zu merken.

Gem.-Rath Dr. Prockisch (zu einer Berichtigung): Der Herr College aus dem I. Bezirk und Stadtrath hat hier behauptet, der Gemeinderath habe gestern beschlossen, die Wienthallinie selbst zu bauen; er habe diesen Beschluss um $^1/_2$11 Uhr gefasst. Da ich selbst dem diesbezüglichen Beschluss zugestimmt habe, so möchte ich thatsächlich Folgendes constatieren, respective richtigstellen:

1. Der Gemeinderath hat sich gestern um $^1/_2$11 Uhr mit einer an Einhelligkeit grenzenden Majorität dagegen ausgesprochen, dass die Concession der Firma Krauß & Comp. verliehen werde.

2. Es ist nur eine Consequenz, dass, da der Gemeinderath nicht aussprechen kann, die Concession möge der Firma X. verliehen werden, er ausgesprochen hat, er würde, wenn die Commission diese Bahn nicht in eigener Regie baue, sich das Recht vorbehalten, sie selbst zu bauen. Das war nur eine Consequenz und ganz correct.

Ich glaube, dass die höchst abfälligen Bemerkungen der Herr Stadtrath aus dem I. Bezirk sich hätte ersparen können. (Zustimmung links.)

Gem.-Rath Gregorig (zur einer Berichtigung): Ich berichtige die Äußerung des Herrn Gem.-Rathes Noske, dass wir darüber nichts zu reden haben, wenn er nicht in die Sitzung kommt. Ich bin Steuerzahler und muss daher die 3000 fl., die er als Stadtrath erhält, mitzahlen. Ich verlange, dass er die bezahlte Zeit im Gemeinderath und Stadtrath zubringt. (Lebhafte Zustimmung links.)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wir schreiten zur Abstimmung über den Gegen-Antrag des Gem.-Rathes Vaugoin: Der Gemeinderath beschließe die Alternative a): Lastenstraße. Ich bitte, jene Herren, welche diesem Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. (Nach einer Pause.) Angenommen. — Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluss der öffentlichen Sitzung um 8 Uhr abends.)

Stadtrath.

Sitzungen des Stadtrathes.

Mittwoch, den 8. Juni 1892.
Donnerstag, den 9. Juni 1892.
Freitag, den 10. Juni 1892.

Bericht

über die Stadtraths-Sitzung vom 20. Mai 1892.

Vorsitzende: 1. Vice-Bürgermeister Dr. Borschke.
2. Vice-Bürgermeister Dr. Richter.

Anwesende:

Boschan,	v. Neumann,
v. Götz,	Noske,
v. Goldschmidt,	Rückauf,
Dr. Grübl,	Schlechter,
Dr. Hackenberg,	Schneiderhan,
Dr. Huber,	Dr. Stenzl,
Dr. Lederer,	Vaugoin,
Matzenauer,	Dr. Vogler,
Meißl,	Witzelsberger,
Müller,	Wurm.

Bürgermeister Dr. Prix.

Beurlaubt: Dr. v. Billing.
Krank: Kreindl.
Experte: Ober-Buchhalter Nelböck.
Schriftführer: Magistrats-Concepts-Adjunct Pfeiffer.

Vice-Bürgermeister Dr. Borschke eröffnet die Sitzung.

St.-R. Witzelsberger entschuldigt sein Ausbleiben wegen Theilnahme an einer Commission. (Zur Kenntnis.)

St.-R. Matzenauer referiert über die Restaurierung der Denksäule „zur Spinnerin am Kreuz" an der Triesterstraße und beantragt:

1. Die Denksäule „zur Spinnerin am Kreuz" ist im Sinne der von der Localcommission am 11. Juni 1891 gemachten Vorschläge durch bestellte Contrahenten einer eingehenden Restaurierung zu unterziehen, und werden die hiefür erforderlichen Gesammtkosten im Betrage von rund 8200 fl. genehmigt.

2. Die Steinmetzarbeiten werden mit dem Betrage von 4670 fl. 70 kr. der Firma Anton Wasserburger unter Genehmigung des beigebrachten Steinmusters, die Bildhauerarbeiten mit dem Betrage von 2177 fl. 20 kr. dem Bildhauer Anton Müller übertragen, die verschiedenen Nebenarbeiten mit dem veranschlagten Kostenbetrage von 1331 fl. 67 kr. genehmigt und hievon die Zimmermannsarbeiten dem Hermann Otte mit dem Betrage von 685 fl. übertragen, wobei für alle diese Arbeiten die vorgelegten Vorschriften und speciell der viermonatliche Arbeitstermin genau einzuhalten ist. Die Bedeckung für diese Arbeiten ist bei Gruppe XIII, Rubrik LII „Erhaltung der öffentlichen Denkmale" vorhanden.

Das Nachtragsansuchen des Steinmetzmeisters Johann Konheiser um Auswechslung seiner Mustersteine ist abzulehnen.

(Angenommen.)

St.-R. Müller referiert über das Ansuchen der Eheleute Keil um Baubewilligung auf Einl.-Z. 735 in Gersthof, Erndtgasse, Ecke der Neuwaldeggerstraße, XVIII. Bezirk, und beantragt, die vom magistratischen Bezirksamte für den XVIII. Bezirk beantragte Ertheilung der Baubewilligung gegen Einlösung des für die Risalitherstellung in Anspruch genommenen Straßengrundes im Ausmaße von 0·44 m² um den dem Ankaufspreise der Baustelle von 18 fl. per Quadratklafter entsprechenden Betrag von 2 fl. 20 kr. zu bestätigen.

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Project für den Bau von Betoncanälen in der Fuchsthaler-, Bleicher- und Eisengasse im IX. Bezirke. Derselbe beantragt die Genehmigung des vom Stadtbauamte vorgelegten Projectes für die Erbauung von Haupt-Unrathscanälen aus Beton in der Fuchsthaler-, Bleicher- und Eisengasse im IX. Bezirke mit dem veranschlagten Kostenerfordernisse von 12.339 fl. 59 kr. Die Kosten erscheinen auf Rubrik XVII 1 b „Canalbauten" bedeckt.

(Angenommen.)

St.-R. Dr. Hackenberg referiert in Betreff der Übernahme der vom Fondsgute Ebersdorf erhaltenen Brücken an der Straße von Kaiser-Ebersdorf über Albern nach Mannswörth seitens des Straßen-Ausschusses Schwechat und beantragt, die Commune Wien als Verwalterin des Stiftsfondsgutes Ebersdorf a. d. Donau, erklärt sich im Nachhange zu dem Protokolle vom 26. Jänner 1892 bereit, dem Straßen-Ausschusse Schwechat bei sofortiger Übernahme der Brücken in die dortige Erhaltung aus Billigkeitsrücksichten den Betrag von 2300 fl. auszuzahlen, wogegen der Straßen-Ausschuss zu erklären hätte, dass er fernerhin an das Stiftungsfondsgut nur die im Gesetze begründeten Ansprüche puncto des Concurrenzbeitrages, aber keine wie immer gearteten, aus dem Titel der Übernahme oder der Erhaltung der Brücken abgeleiteten Ansprüche erheben wolle. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das neuerliche Offert des Vincenz Schneider und Consorten auf käufliche Überlassung von zwei Dritteln des zu expropriierenden Hauses Nr. 17 Nussdorferstraße, Fluchtgasse 12 im IX. Bezirke um den Preis von 28.000 fl. und beantragt die Ablehnung. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über die Errichtung einer Tramway-Haltestelle VII., Burggasse 5 und beantragt, der Stadtrath wolle sich für die Errichtung einer Tramway-Haltestelle in der Burggasse Nr. 5 und für die Verlegung der derzeit vor Nr. 17 Burggasse bestehenden Haltestelle vor das Haus Nr. 20 Burggasse aussprechen.

— **derselbe** referiert über den Statthalterei-Erlass Z. 25593 in Betreff der Herstellung eines Ausweichgeleises vor den Häusern Nr. 67 und 69 Burggasse im VII. Bezirke und beantragt, den bezüglichen Magistratsbericht zur Kenntnis zu nehmen. (Angenommen.)

St.-R. Schlechter referiert über das Ansuchen der Genie-Direction um Einbeziehung der beiden Garnisonsspitäler in das für die 26 militär-ärarischen Gebäude bewilligte Revirement im Wasserbezuge und um Gebührenbemessung für die Wasserabgabe für militär-ärarische Gebäude.

Referent beantragt:

1. Das Ansuchen der Genie-Direction um Gestattung des Revirements bei dem Wasserbezuge der beiden Garnisonsspitäler abzulehnen.

2. a) Das Ansuchen der Genie-Direction um Richtigstellung der Wasserbezugsgebüren rücksichtlich der 26 militär-ärarischen Gebäude vom 1. Jänner 1890 an auf Grund der übermittelten Nachweisungen A und B wird abgelehnt und es werden die für obige Objecte gegenwärtig in Vorschreibung stehenden Gebüren noch bis 31. December 1890 aufrecht erhalten.

b) Vom 1. Jänner 1891 haben die in der buchhalterischen Tabelle unter der Hauptabtheilung „Künftige Vorschreibung" angegebenen Wasserabgabsquantitäten und -Gebüren inkraft zu treten.

c) In der Voraussetzung, dass die k. und k. Genie-Direction die neue Gebürenbemessung acceptiert, wird derselben auch weiterhin das Revirement im Wasserbezuge für die militär-ärarischen Gebäude im bisherigen Umfange zugestanden.

d) Die Reducierung der Wasserabgabe vom 1. Jänner 1890 für das k. u. k. Officierstöchter-Institut in Hernals von 216 auf 188 Hektoliter täglich in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. April und vom 1. September bis 31. December jeden Jahres und von 397 auf 368 Hektoliter täglich in der Zeit vom 1. Mai bis 31. August jeden Jahres mit Nachsicht der stipulierten halbjährigen Kündigungsfrist wird genehmigt. (Angenommen.)

St.-R. Ritt. v. Neumann referiert über die Reconstruction der Heizanlage in der Schule VI., Kopernikusgasse 15 und beantragt, die Auswechslung der Heizapparate in der städtischen Doppel-Volksschule VI., Kopernikus- und Kornelusgasse mit dem bedeckten Kostenbetrage von 7940 fl. 82 kr. wird genehmigt; es ist in dieser Schule eine Niederdruck-Dampfluftheizung auszuführen, die maschinellen Arbeiten im veranschlagten Kostenbetrage von 5996 fl. sind im Wege einer Offertverhandlung, die Lieferung der Gipsdielen im Kostenbetrage von 103 fl. 75 kr. an die Firma C. Habenicht I., Nibelungengasse 1, die übrigen Arbeiten an die städtischen Contrahenten zu vergeben. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Max Wertheimer um Schadloshaltung für die Grundabtretung IX., Marktgasse 43 und beantragt, für den von der Realität C.-Nr. und Einl.-Z. 527 zur Straßenverbreiterung abgetretenen Grund per 53·138 m² den Preis von 20 fl. per Quadratmeter zu bestimmen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Martin Kadlczek um Grundentschädigung III., Schlachthausgasse, Ecke der Wälischgasse und beantragt, den Preis für den von der Gemeinde zu erwerbenden Privatgrund im Ausmaße von 69·89 m² mit 20 fl. per Quadratmeter zu bestimmen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über die Einbeziehung des Steinmateriales aus den Sieveringer Steinbrüchen in die Offertausschreibungen und beantragt die Ablehnung des diesbezüglich gestellten Magistrats-Antrages.

St.-R. Müller beantragt, dass der Sieveringer Stein für die Fundamente der städtischen Bauten vollkommen gleichwertig zuzulassen ist.

St.-R. Ritt. v. Goldschmidt beantragt, der Sieveringer Stein ist zuzulassen und ist dies in den Bedingnissen ersichtlich zu machen.

St.-R. Müller modificiert seinen Antrag dahin, der Sieveringer Stein ist zur Verwendung zuzulassen und ist dies in die Bedingnisse aufzunehmen.

Nachdem die Debatte bereits geschlossen ist, wird vom St.-R. Schlechter die Wiederaufnahme der Debatte beantragt und angenommen.

St.-R. Schlechter beantragt zu genehmigen und die speciellen Bedingnisse § 3 b dahin zu ergänzen, beziehungsweise abzuändern:

„Vollkommen gute, lagerfeste und nicht thonhältige Bruchsteine aus den Kalksteinbrüchen von Atzgersdorf, Liesing, Brunn oder ähn-

liches Materiale, bei welchem jedoch die Bezugsquelle angegeben ist. Für vom Erdreich umgebenes Fundamentmauerwerk ist auch die Verwendung von vollkommen guten, lagerfesten, thonlassenfreien Steinen aus den Sandsteinbrüchen von Sievering, Klosterneuburg, Purkersdorf, Preßbaum, Neckawinkel, Gablitz oder ähnliches Materiale zulässig, wenn die Bezugsquelle angegeben ist."

Der Referent accommodiert sich dem Antrage Schlechter. — Der Antrag des St.-R. Schlechter wird angenommen.

St.-R. Wurm referiert über das Ansuchen des Johann und der Theresia Horn um Abtheilung der Donauregulierungsbaustelle 9, Gruppe 9, Reihe 12, Grundb.-Einl. 3179 im II. Bezirke Salzachstraße und beantragt die Ertheilung der Bewilligung zur Abtheilung des in Rede stehenden Baugrundes auf zwei Baustellen, da diesfalls vom Standpunkte der Bauordnung kein Bedenken obwaltet und Rechte der Gemeinde nicht in Betracht kommen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Karl Paul um Baulinienbestimmung für die Realität Grundb.-Einl. 262 in Simmering und beantragt, diese Baulinienbestimmung bis zur Austragung der zwischen der Gemeinde Wien und der austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft wegen Erwerbung des Wiener Neustädter-Canales sammt zugehörigen Fahrwegen obschwebenden Verhandlungen in suspenso zu lassen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über die Note der Donauregulierungs-Commission, betreffend die Erweiterung der Recursfrist bezüglich der Taxbemessung für die Baulinienbekanntgabe auf den Donauregulierungs-Gründen unterhalb der Ausstellungsstraße und beantragt, die kurze Frist bis 15. Juni 1892 zur Einbringung des eventuellen Recurses ohneweiters zu bewilligen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des H. J. Wagner um Bauconsens für eine Fabrik V., Högelmüllergasse 8 und beantragt die Ertheilung des Bauconsenses gegen Erlag einer Caution per 1020 fl. für den einzulösenden und zur halben Breite der Kohlgasse fehlenden Grund per 67·95 m². (Angenommen);

— **derselbe** referiert über die Vornahme von Adaptierungen an dem Gebäude des Communal-Real- und Ober-Gymnasiums im VI. Bezirke und beantragt folgende Herstellungen: Die Erneuerung der schadhaften Holz- und Eisenbestandtheile an den Fenstern, den Neuanstrich der äußeren Fenster und des sogenannten Steinfutter, die Ausbesserung des Mörtelverputzes der Façaden und die Färbelung sämmtlicher nach außen gerichteten Façaden, den Neuanstrich der Thüren und Thore, die Neumalung des geographischen Lehrmittelzimmers top. Nr. 37 mit einer Patrone, die Neufärbelung der Lehrzimmer top. Nr. 45 und 53 und das Neufirnissen der Lambris in den Gängen und im Stiegenhause, sowie in den Lehrzimmern nach erfolgter Ausbesserung und Reinigung der Lambris. Die auflaufenden Kosten per 2694 fl. 86 kr. sind auf Rubrik XII 4 d bedeckt. (Angenommen).

St.-R. v. Götz referiert über Adaptierungen und Herstellungen in den Schulgebäuden im XII. Bezirke, Hetzendorf und Altmannsdorf, behufs Gewinnung von Lehrzimmern und beantragt, der Stadtrath wolle die zur Gewinnung von fünf Lehrzimmern und eines Turnlocales in Altmannsdorf, dann von zwei Lehrzimmern in Hetzendorf nothwendigen Adaptierungen mit einem Kostenerfordernisse von 3840 fl. genehmigen, wovon unter Rubrik XII 16 o nur ein Betrag von 2000 fl. Deckung findet und sich daher ein unbedeckter Abgang von 1840 fl. ergibt, zu dessen Deckung ein Zuschussereditt zu bewilligen wäre. Ferner ist zur Einrichtungsanschaffung der Betrag von 1570 fl. (bedeckt) und für die Herstellung der Gasbeleuchtung (ohne Consum) das nicht bedeckte Kostenerfordernis zu bewilligen.

Bezüglich des Turnunterrichtes an der Schule zu Hetzendorf hätte der Bezirksschulrath Vorschläge zu erstatten.

Dieses Referat wird zurückgezogen.

St.-R. Ritt. v. Goldschmidt referiert über Adaptierungen in dem Schulgebäude XVII. Bezirk, Schulgasse 1 und beantragt, die in dem vorgelegten Localaugenscheinsprotokolle vom 7. Mai d. J., Z. 65184 beantragten Herstellungen und Reparaturen im obigen Schulgebäude, welche während der diesjährigen Hauptferien durch die betreffenden städtischen Contrahenten auszuführen wären um den veranschlagten bei den einzelnen Rubriken bedeckten Gesammtkostenbetrag von 2990 fl. zu genehmigen. (Angenommen.)

St.-R. Vaugoin referiert über Gnadengaben und Gehaltsvorschüsse.

Die Anträge des Referenten werden angenommen.

— **Derselbe** referiert über die Offerte auf Ankauf der städtischen Baustelle III. Bezirk, Erdbergstraße, Ecke der Sofienbrückenstraße und beantragt, die Anbote des Stadtbaumeisters Friedrich Gutmann, sowie des Vereines „Landstraßer Volksküche" auf Ankauf der obigen Baustelle werden wegen zu geringen Preisanbotes abgelehnt; ebenso wird das Anerbieten der Marie v. Wouneth als Eigenthümerin des Hauses III. Bezirk, Erdbergstraße 5 auf die dieser Realität gegenüber dem städtischen Grunde zukommenden Servituten gegen eine Entschädigung von 4000 fl. zu verzichten, abgelehnt, der von der k. k. n.-ö. Finanz-Landes-Direction übermittelte Entwurf der Löschungserklärung über die ob der städtischen Realität, Einl.-Z. 333, III. Bezirk zu Gunsten des ärarischen Grundes, Einl.-Z. 1236 (k. k. Lehrer-Bildungsanstalt) bestehende Servitut mit dem vom Rechtsdepartement beantragten Zusatze genehmigt. (Angenommen.)

St.-R. Boschan referiert über das Ansuchen des Wiener Regattavereines um Widmung eines Ehrenpreises für die Amateur-Ruder-Regatta und beantragt, dem genannten Vereine zur Anschaffung eines Ehrenpreises der Stadt Wien für die am 3. Juni stattfindende Amateur-Ruder-Regatta einen Betrag von 100 fl. zu bewilligen.

Diese Auslage ist auf den Reservefond zu verweisen. (Angenommen);

St.-R. Meißl referiert über Gesuche um Verleihung der Zuständigkeit und beantragt die Aufnahme des Johann Maschek, Monteur, in den Gemeindeverband sowie die Zusicherung der Aufnahme in den Gemeindeverband an:

Ertl Josef, Beamter der Bodencredit-Anstalt;
Fürsa Stefan, Hilfsarbeiter;
Engelhart Karl, Privatbeamter. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über Ansuchen um Aufnahme in den Gemeindeverband und beantragt die Verleihung der Zuständigkeit an:

Berger Anton, Milchhändler;
Hrodek Ignaz, Brantweinschänker;
Bauer Ignaz, Brantweinschänker. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über Gesuche um Verleihung der Zuständigkeit und beantragt die Aufnahme in den Gemeindeverband von:

Schön Johann, Feigenkaffee-Agent;
Jilek Wenzel, Gemischtwarenhändler;
Suchy Martin, Wasserleitungsmonteur;
Schmidt Marie, Gürtlerswitwe;
Maxa Wenzel, Victualienhändler;
Köck Alois, Hausbesorger;
Wondrich Franz, Zimmermann;

Pascher Leonhard, Monteur;
Pavisch Anna, Gemischtwaren-Verschleißerin;
Kratochwil Maria, Schuhmacherswitwe;
Guth Ignaz, Schneidergehilfe. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über Gesuche um Aufnahme in den Gemeindeverband und beantragt die Zusicherung der Aufnahme in den Gemeindeverband an:

Ebeling Heinrich Friedrich Wilhelm, Mechaniker;
Kohn Jakob, Schneider;
Langbein Magdalena, Private;
Gibs Edmund, Zimmermalergehilfe;
Spitzer Wilhelm, Brantweinschenker;
Seefranz Rudolf, k. u. k. Hauptmann i. P.;
Fischer Bernhard, Brantweinschenker;
Stanilav Lamberta Ludovika Johanna, prov. Unterlehrerin;
Volkert Johann Martin Karl, Friseur. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über Gesuche um Verleihung der Zuständigkeit und beantragt die Aufnahme in den Gemeindeverband für Nachbenannte:

Fuchs Philipp, Straßenkehrer;
Pöckl Johann, Hausdiener;
Rezek Franz, Bohrist;
Prohaska Rudolf Stefan, Commis;
Sispela Josef, Tischlergehilfe;
Leitgeb Karl, Kesselschmiedgehilfe;
Strobl Leopold, Agent;
Appel Georg, Schmiedgehilfe;
Uherek Josef, Friseur;
Paukerl Franz, Taglöhner;
Swatek Karl, Installationsarbeiter;
Drumbl Valentin, Metallgußputzer;
Schroller Josef, Lackierergehilfe;
Heger Emanuel Alois, Mechanikergehilfe;
Neugitsch Gotthard, Gastwirt;
Wagner Josef, Fragner;
Herzmann Elisabeth, Bedienerin;
Nušek Alois, Eisendrehergehilfe;
Marek Ignaz, Kesselschmiedgehilfe;
Homsch Emanuel, Schlossergehilfe;
Jesch Anton, Conducteur;
Essbüchl Johann Nep., Tischlergehilfe;
Feyr Anna, Fabriksarbeiterin;
Schneck Adolf, Wirt.

Die Zusicherung der Aufnahme in den Gemeindeverband an Otto Sedlmaier, Eishändler. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über Gesuche um Aufnahme in den Gemeindeverband und beantragt die Verleihung der Zuständigkeit an:

Hohenwarther Daniel, Fabriksarbeiter;
Homola Josef, Peitschenmachergehilfe;
Radl Franz, Schuhmacher;
Stanislav Josef, Zitherlehrer;
Bader Bernhard, Tischlergehilfe;
Jahnel Eduard, Stahlarbeiter;
Hoschek Emanuel, Schuhmachergehilfe;
Löder Johann, Fabriksarbeiter;
Triltsch Ferdinand, Schmiedgehilfe. (Angenommen.)

St.-R. Noske referiert über das Project für die Herstellung eines geräuschlosen Pflasters in einem Theile der Rothenthurmstraße und beantragt, das vorliegende Project für die Herstellung eines geräuschlosen Pflasters in einem Theile der Rothenthurmstraße (mit der Alternative für Holzstöckel und Asphalte comprimé) wird genehmigt, und es hat die Offertausschreibung für geräuschloses Plaster ohne Bezeichnung des Pflasterungsmateriales zu erfolgen. Die Eingabe der Einspänner-Genossenschaft vom 8. April 1892 ist hiedurch erledigt. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über den Antrag des Gem.-Rathes Lang wegen Auflassung der Beschluss-Protokolle über die Gemeinderaths-Sitzungen und beantragt, die Drucklegung besonderer Beschluss-Protokolle über die öffentlichen Gemeinderaths-Sitzungen sei mit Ende December 1892 einzustellen; dem Amtsblatte sei allvierteljährlich ein Sachregister beizugeben, unbeschadet des nach den bestehenden Beschlüssen am Ende jeden Jahres dem Amtsblatte beizugebenden Sachregisters.

St.-R. v. Goldschmidt beantragt die Beibehaltung des bisherigen Protokolles.

St.-R. Schlechter beantragt die Vertagung.

Der Antrag des St.-R. Schlechter wird hierauf abgelehnt und das Referat zurückgezogen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter referiert über das Ansuchen des Magistratsconcipisten Wilhelm Pansewang um Ertheilung eines Urlaubes zur Herstellung seiner Gesundheit und beantragt, demselben einen viermonatlichen Urlaub zu gewähren. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Kanzleiofficials Emil Fauser um einen Urlaub zur Herstellung seiner Gesundheit und beantragt, demselben einen achtwöchentlichen Urlaub zu bewilligen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Oberbuchhalters um Bewilligung zur Aufnahme von Buchhaltungspraktikanten und beantragt die Aufnahme von 20 Buchhaltungspraktikanten mit dem Bezuge des für die Buchhaltungspraktikanten systemisierten Adjutums von 500 fl. jährlich zu bewilligen. (Angenommen; an den Gemeinderath.)

Bürgermeister Dr. Prix beantragt die Überreichung einer Petition an das Herrenhaus bezüglich der Intercalarzinsen für die Beitragsleistung des Staates zu den Kosten der Wienfluss-Regulierung. (Angenommen; an den Gemeinderath.)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter referiert in Anwesenheit von 21 Mitgliedern des Stadtrathes über Besetzungen in der städtischen Buchhaltung und beantragt:

1. Die Vorrückung des Rechnungsrathes der zweiten Gehaltsstufe Leopold Eder in die Stelle eines Rechnungsrathes erster Gehaltsstufe per . . . . . 2200 fl.
2. Die Beförderung des Revidenten der ersten Gehaltsstufe Karl Hofmeister zum Rechnungsrathe der zweiten Gehaltsstufe per 2000 fl.
3. Die Vorrückung des Revidenten der zweiten Gehaltsstufe Johann Christian in die erste Gehaltsstufe per . . . . 1600 fl.
4. Die Beförderung des Officials I. Classe zweite Gehaltsstufe Theodor Sternberger zum Revidenten der zweiten Gehaltsstufe per . . . . . 1500 fl.
5. Die Vorrückung des Officials I. Classe dritte Gehaltsstufe Josef Rack in die zweite Gehaltsstufe per . . . . . 1300 fl.
6. Die Beförderung des Officials II. Classe erste Gehaltsstufe Franz Wöhlert zum Official I. Classe dritte Gehaltsstufe per 1200 fl.
7. Die Vorrückung des Officials II. Classe zweite Gehaltsstufe Karl Pianta in die erste Gehaltsstufe per . . . . . 1100 fl.
8. Die Vorrückung des Officials II. Classe dritte Gehaltsstufe Johann Summerer in die zweite Gehaltsstufe per . . . 1000 fl.

9. Die Beförderung des Accessisten der ersten Gehaltsstufe Anton Härtl zum Official II. Classe dritte Gehaltsstufe per . . 900 fl.

10. Die Vorrückung des Accessisten der zweiten Gehaltsstufe Julius Wunderlich in die erste Gehaltsstufe per . . . 800 fl.

und 11. die Ernennung des Praktikanten Franz Hartl zum Accessisten zweiter Gehaltsstufe unter Zuerkennung des mit diesen Gehalten verbundenen 30percentigen Quartiergeldes vom 1. August 1892 an. (Angenommen.)

(Vice-Bürgermeister Dr. Richter übernimmt den Vorsitz.)

St.-R. Schlechter referiert über die Einführung der Wasserbespülung bei den Closets und Pissoirs in mehreren Schulen und beantragt, die Einführung der Wasserbespülung für die Closets und Pissoirs in den Doppelvolksschulen:

IV., Phorusgasse Nr. 10,
V., Grüngasse Nr. 14,
VI., Stumpergasse Nr. 56,
IX., Liechtensteinstraße Nr. 137 und
IX., Viriotgasse Nr. 8

nach den diesbezüglichen Kostenanschlägen vornehmen zu lassen und zur Sicherstellung der Installationsarbeiten und Closetlieferungen im veranschlagten Gesammtkostenerfordernisse von 13.900 fl. (bedeckt) auf Grund der vorgelegten Bedingnisse der Kostenanschläge und Tarife im Sinne der Äußerungen des Stadtbauamtes und der städtischen Buchhaltung eine allgemeine öffentliche Offertverhandlung einzuleiten.

Die erforderlichen Bleiröhren sind aus dem städtischen Vorrathe zu entnehmen. Der vom Stadtbauamte ermittelte voraussichtliche Wassermehrverbrauch von zusammen 126 Hektolitern per Tag nach Einführung der Closet- und Pissoirbespülung wird unter einem genehmigt. (Angenommen.)

Hierauf wird die Sitzung geschlossen.

Bericht

über die Stadtraths-Sitzung vom 21. Mai 1892,
(10 Uhr vormitags.)

Vorsitzender: 1. Vice-Bürgermeister Dr. Borschke.

Anwesende: Boschan, v. Neumann, v. Götz, Noske, v. Goldschmidt, Rückauf, Dr. Grübl, Schlechter, Dr. Hackenberg, Schneiderhan, Dr. Huber, Dr. Stenzl, Dr. Lederer, Vaugoin, Matzenauer, Dr. Vogler, Meißl, Witzelsberger, Müller, Wurm.
Bürgermeister Dr. Prix.
Vice-Bürgermeister Dr. Richter.

Beurlaubt: Dr. v. Billing.
Krank: Kreindl.
Experten: Magistratsrath Siegl,
Stadtbaudirector Berger,
Baurath Schiebek,
Ober-Ingenieur Thalhammer.
Schriftführer: Magistrats-Secretär Roßner.

Nach Eröffnung der Sitzung durch den **Vice-Bürgermeister Dr. Borschke** referiert St.-R. Wurm über den Statthalterei-Erlass vom 2. Mai 1892, Z. 25204, betreffend die Vornahme einer Tracenrevision hinsichtlich der Projecte für die Linie der Wiener Stadtbahn.

St.-R. Wurm referiert auf Grund der diesfalls vom Stadtbauamte, respective vom Magistrate gestellten Anträge, welch letztere diesem Protokolle als Beilage angeschlossen sind, und stellt vorerst die Anträge, welche sich auf die sämmtlichen vorliegenden Projecte beziehen.

St.-R. Ritt. v. Neumann stellt folgenden Antrag:

Der Gemeinderath muss neuerdings auf die Nothwendigkeit des Überganges der Localzüge auf die Localstrecken der Hauptbahnen hinweisen und spricht daher die Erwartung aus, dass in diesem Sinne sowohl die Verbindung der Wienthallinien mit der Gürtellinie als auch eine mehr stadtseitig verlegte Verbindung der Donaucanallinie mit der Gürtellinie zwecks eines Communicationsverkehres ausgeführt werde.

Vice-Bürgermeister Dr. Borschke bemerkt, dass über diesen Antrag am Schlusse der Berathung abzustimmen sein wird.

St.-R. Noske stellt zur Geschäftsordnung den Antrag: „Es sei die Verhandlung insolange zu vertagen, bis die Bauamts-Anträge, respective der Referenten-Antrag gedruckt und dem Gemeinderathe zugestellt sein würden".

Dieser Antrag wird, nachdem Referent die Magistrats-Anträge zur Basis seiner Antragstellung macht, zurückgezogen.

St.-R. Dr. Lederer stellt folgenden Antrag:

Die Gemeinde verweist beim Eingehen in die Begutachtung der vorliegenden Projecte auf die Bestimmung der Art. VII und VIII des Programmes, nach welcher die einheitliche Leitung der Project-Aufstellung der „Commission für Verkehrsanlagen in Wien" zusteht, und gibt ihr Gutachten nur unter der Verwahrung ab, dass dadurch der definitiven Project-Aufstellung durch die obige Commission in keiner Weise präjudiciert werde.

Dieser Antrag wird einstimmig angenommen und ist an die Spitze der Beschlüsse, respective Anträge des Stadtrathes zu stellen.

St.-R. Matzenauer stellt folgenden Antrag:

In jenen Strecken, wo die Bahn im überdeckten Einschnitt geführt wird und ober derselben dermalen Gartenanlagen oder Alleen bestehen, ist anzustreben, dass die Construction der Eindeckung in einem Niveau hergestellt werde, welches es ermöglicht, eine genügend hohe Erdschichte darüber zu geben, damit neuerliche Anpflanzungen möglich sind.

Nachdem eine Einigung dahin zustande gebracht war, dass nicht über die im Bauamtsberichte enthaltene Motivierung, sondern nur über die von der Gemeinde zu stellenden Anträge abzustimmen sei, werden folgende Referenten-Anträge zum Beschlusse erhoben:

In Bezug auf sämmtliche vorliegende Projecte.

1. Nachdem in den vorliegenden Projectplänen über die Wiener Verkehrsanlagen nicht nur die beabsichtigten Traceführungen der Stadtbahnen verzeichnet, sondern auch die Bahnnivelletten im Längenprofile, die beabsichtigte Constructionsweise der Bahnkörper, der Bahnstationen und Haltestellen mit den zugehörigen Objecten verzeichnet sind und angegeben ist, in welcher Weise städtische Objecte verlegt werden wollen, und nachdem es sich im gegenwärtigen Stadium der Verhandlung nur um die Feststellung der Bahntracen handelt, sei seitens der Gemeinde ausdrücklich hervorzuheben, dass die Beurtheilung der Bahnanlagen hinsichtlich der Lage der Bahnnivellette, dann in constructiver und ästhetischer Beziehung sowie hinsichtlich der Art der Umlegung oder Reconstruction der städtischen Objecte (Gebäude, Canäle, Wasser-

leitungen ꝛc.) der politischen Begehung der Bahnanlage vorbehalten bleiben müsse.

2. Es sei zu fordern, dass bei der Bahnanlage darauf Rücksicht genommen wird, dass alle derzeit bestehenden Communicationen (Straßenzüge) aufrecht bleiben, und dass auch in Zukunft nothwendige Communicationen anstandslos hergestellt werden können, sowie dass bei Einschnitten durchgehends eine Überdeckung der Bahn im bestehenden Niveau ausgeführt werden kann, bei Hochbahntracen hingegen entsprechend breite und hohe Durchlässe im Bahnkörper vorgelegt werden können.

Die offen projectierten Bahneinschnitte wären sonach, wenn es die öffentlichen Interessen erfordern, ohne Belastung der Gemeinde Wien jederzeit einzudecken.

3. Endlich wäre zu bedingen, dass in jenen Fällen, wo durch die Bahnführung der Straßenkörper in der Weise occupiert wird, dass hiedurch der Bau von dort bereits projectierten oder dort unumgänglich nothwendig auszuführenden Objecten (Flussregulierungen, Sammelcanälen, Leitungen ꝛc.) behindert erscheint, für den occupierten Grund durch die Unternehmung ein Ersatz zum Baue der besagten Objecte durch Einlösung nachbarlicher Gebäude und Gründe beschafft wird.

Als Punkt 4 wird der vorstehende Antrag Matzenauer angenommen.

In Bezug auf die einzelnen Linien.

A. Gürtellinie.

I. Theilstrecke Westbahnhof—Heiligenstadt.

Punkt a). Referent schließt sich dem Magistrats-Antrage an.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter beantragt, es sei einfach zu setzen: Das städtische Wasserreservoir ist einzulösen.

St.-R. Müller beantragt eine solche Formulierung dieses Punktes, welche ausspricht, dass die Tracenführung in den geraden Strecken der Gürtelstraße in der Mitte des Spiegels zu erfolgen habe, während bei Krümmungen eine entsprechende Abweichung möglich wäre.

Stadtbaudirector Berger beantragt die Trennung dieses Punktes nach dem Bauamts-Antrage.

Referent modificiert demgemäß und in Berücksichtigung des Antrages Dr. Richter seinen Antrag.

Es wird sodann beschlossen, Punkt a) in zwei Theile zu trennen wie folgt:

a) Die Tracenführung ist in den geraden Strecken jedenfalls in der Axe und bei Krümmungen möglichst innerhalb des Spiegels der Gürtelstraße zu legen.

b) Das zwischen Kilometer 3·1 und 3·5 bestehende städtische Wasserreservoir ist einzulösen."

Punkt b) des Magistrats-Antrages wird Punkt c) und nach dem Referenten-Antrag in folgender Fassung angenommen:

c) Bei der Tracenführung in der Strecke zwischen Kilometer 4·0 und 4·5 ist die in letzter Zeit festgesetzte Baulinie der Gürtelstraße zu berücksichtigen und sind demnach die Tracen den neuen Baulinien gemäß in die hienach sich ergebende Axe zu verlegen.

Punkt c) des Magistrats-Antrages wird nunmehr Punkt d) und wird nach dem Referenten-Antrage in folgender Fassung angenommen:

d) Gegen die Führung der Bahn über den Grund des städtischen Wasserreservoirs nächst der Lerchenfelderlinie obwaltet gegen dem kein Anstand, dass die dort erforderlichen Wasserleitungsrohr-Verbindungen auf Kosten der Unternehmung hergestellt werden.

Punkt d) des Magistrats-Antrages wird gegen den Antrag des Bürgermeisters auf Streichung nach dem Referenten-Antrage als Punkt e) in folgender Formulierung angenommen:

e) In der Strecke zwischen Kilometer 4·8 und 5·1 ist die Bahntrace in die Mitte des Gürtelstraßenspiegels zu verlegen.

Über Antrag des Vice-Bürgermeisters Dr. Richter wird von der Untertheilung der Anträge nach: 1. hinsichtlich der Trace, 2. hinsichtlich der Communicationen Umgang genommen.

Es wird daher der Antrag des Magistrates Punkt a 2) nunmehr Punkt f).

Derselbe wird nach dem Referenten-Antrage in folgender Formulierung angenommen:

f) die Bahnstrecke zwischen Kilometer 2·8 und der Westbahnstraße ist sofort einzudecken.

Zu Punkt b 2) des Magistrats-Antrages, nunmehr Punkt g), stellt St.-R. v. Neumann folgende Anträge:

1. Statt „entsprechende Durchlässe" sei zu setzen: „entsprechend hohe und breite Durchlässe".

2. Es sind statt der bisherigen Disposition der Haltestelle „Lerchenfelderlinie" Haltestellen zwischen Josefstädterstraße und Lerchenfelderstraße, ferner an der Ausmündung der Alserstraße in die Gürtelstraße anzulegen.

Der Vorsitzende bringt nun den Antrag sub 1 sofort zur Abstimmung, jenen sub 2 erst nach Berathung der anderen Magistrats-Anträge bezüglich dieser Linie.

Punkt g) wird nach Referenten-Antrag und Antrag v. Neumann in folgender Formulierung angenommen:

g) Für die directe Fortführung der Josefstädterstraße sind entsprechend hohe und breite Durchlässe im Bahnkörper der Gürtelstraße zu schaffen.

Punkt c 2) des Magistrats-Antrages, nunmehr Punkt h), wird nach der vom Referenten unter Berücksichtigung der Anregungen Müller und Matzenauer beantragten Formulierung in folgender Fassung angenommen:

h) Rücksichtlich der Strecke Kilometer 5·1 bis Kilometer 5·8, woselbst die Gürtelstraße durch die Station Michelbeuern abgeschnitten erscheint, ist das Project dahin abzuändern, dass die Durchführung des inneren Theiles der Gürtelstraße unbehindert auf Kosten der Unternehmung erfolgt, und dass auch die Communicationen zwischen dem äußeren und inneren Gürtel ermöglicht werden. Dieser Bahnhof ist in der Weise zu situieren, dass Beginn und Ende desselben in die Mitte der Gürtelstraße fällt.

Ad Punkt d 2) des Magistrats-Antrages, nunmehr Punkt i), beantragt St.-R. Müller, dass die Führung der Bahn innerhalb Stützmauern aufzulassen und hiefür eine Hochbahn auf Eisenconstruction herzustellen ist.

Dieser Antrag wird abgelehnt.

Hiedurch entfällt der vom St.-R. Baugoin gestellte Zusatz-Antrag, dass diese Forderung auf alle derartigen Fälle anzuwenden sei.

Der Referenten-Antrag lautend:

i) Anstatt der bei Kilometer 4·0 bis 4·7 und 6·4 bis 7·0 projectierten Stützmauern sind Bogenstellungen zur Erleichterung des Verkehres anzubringen — wird angenommen.

Punkt e 2) des Magistrats-Antrages, nunmehr Punkt k), wird in folgender Formulierung angenommen:

k) Für die bereits bestehenden drei Durchlässe im Terrain des Heiligenstädter Bahnhofes sind mindestens zwei Durchlässe in entsprechender Weise aufrecht zu erhalten.

Als Punkt l) wird der Antrag v. Neumann, welcher angenommen wird, in folgender Formulierung gesetzt:

l) Es sind anstatt der Station „Josefstädterstraße" Haltestellen zwischen der Josefstädter- und Lerchenfelderstraße, ferner an der Ausmündung der Alserstraße in die Gürtelstraße anzulegen.

Schluss der Sitzung.

Bericht

über die Stadtraths-Sitzung vom 21. Mai 1892.
(4 Uhr nachmittags.)

Vorsitzende: Bürgermeister Dr. Prix,
1. Vice-Bürgermeister Dr. Borschke.

Anwesende: Boschan, v. Neumann, v. Götz, Noske, v. Goldschmidt, Rückauf, Dr. Grübl, Schlechter, Dr. Hackenberg, Schneiderhan, Dr. Huber, Dr. Stenzl, Dr. Lederer, Baugoin, Matzenauer, Dr. Vogler, Meißl, Witzelsberger, Müller, Wurm.

Beurlaubt: Dr. v. Billing.
Krank: Kreindl.
Experten: Magistratsrath Siegl.
Baudirector Berger,
Baurath Schiebek,
Ober-Ingenieur Thalhammer.
Schriftführer: Concepts-Adjunct Pfeiffer,
Magistrats-Concipist Appel.

Bürgermeister Dr. Prix eröffnet die Sitzung.

Referent: **St.-R. Wurm.**

Die Berathung über das Referat, betreffend die Vornahme der Tracenrevision hinsichtlich der Projecte für die Linien der Wiener Stadtbahn wird fortgesetzt.

Referent beantragt:

2. Theilstrecke Westbahnhof — Matzleinsdorf.

Diesfalls entfällt vorläufig eine Antragstellung mit Rücksicht auf das von der Statthalterei übermittelte Alternativproject.

(Angenommen.)

B. Donaustadtlinie.

Referent beantragt:

In dieser Beziehung wäre der Anschauung der Gemeinde dahin Ausdruck zu geben, dass es sich empfehle, die Bahnlinie vom Praterstern an sofort in definitiver Weise längs des Nordbahnhofes und nach Übersetzung der Dresdenerstraße längs des Nordwestbahnhofes, dann weiters neben den Geleisen der Nordwestbahn zur Donauuferbahn und zum Bahnhofe von Heiligenstadt zu führen, und es wäre an die k. k. Regierung das Ersuchen zu stellen, noch vor Entscheidung über die Tracenführung der Donaustadtlinie die vorerwähnte Alternative einem eingehenden Studium unterziehen zu lassen.

Für den Fall jedoch, als auf dieses Ansuchen nicht eingegangen und das vorliegende Project der weiteren Verhandlung zugrunde gelegt werden sollte, wären folgende Forderungen zu stellen:

a) In der Hochbahn der Kronprinz Rudolfstraße ist die Unterkante der Construction möglichst parallel mit dem Niveau der Straße zu führen und hat die lichte Höhe nicht weniger als 3·50 Meter zu betragen.

b) Für diese Anlage darf die Grundfläche der bestehenden Fahrbahn nicht in Anspruch genommen werden.

c) Es ist zu bedingen, dass die in der Vorgartenstraße nach den genehmigten Baulinienplänen projectierten Vorgärten durch die Bahnanlage nicht in Anspruch genommen werden, sondern ihrer Bestimmung erhalten bleiben.

d) Die Anlage der Haltestelle „Donaukaltbad" ist derart anzuordnen, eventuell stromabwärts zu verschieben, dass der dort befindliche Ausstreifplatz für Langhölzer in seiner gegenwärtigen Ausdehnung erhalten bleibt.

St.-R. Matzenauer beantragt im ersten Alinea die Einsetzung der Worte „an der Nordbahnstraße" nach „längs des Nordbahnhofes".

Der Bürgermeister formuliert Alinea 1 und 2 des Referenten-Antrages in folgender Weise:

In dieser Beziehung gibt die Gemeinde ihrer Anschauung dahin Ausdruck, dass es sich empfehle, die Bahnlinie vom Praterstern an sofort in definitiver Weise längs des Nordbahnhofes an der Nordbahnstraße und nach Übersetzung der Dresdenerstraße längs des Nordwestbahnhofes, dann weiters neben den Geleisen der Nordwestbahn zur Donauuferbahn und zum Bahnhofe von Heiligenstadt zu führen, und es wäre an die k. k. Regierung das Ersuchen zu stellen, noch vor Entscheidung über die Tracenführung der Donaustadtlinie die vorerwähnte Alternative einem eingehenden Studium unterziehen zu lassen.

Für den Fall jedoch, als auf dieses Ansuchen nicht eingegangen und das vorliegende Project der weiteren Verhandlung zugrunde gelegt werden sollte, ist die Gemeinde Wien genöthigt, folgende Forderungen zu stellen:

Die Alinea 1 und 2 in der Stilisierung des Bürgermeisters, sowie die Punkte a) b) c) d) nach dem Referenten-Antrage werden angenommen.

C. Vorortelinie.

Referent beantragt:

Diesfalls ist: a) eine Abänderung der Bahnhofanlage Ottakring in der Art zu verlangen, dass die Burggasse in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen wird.

Wird in folgender vom Bürgermeister gegebenen Formulierung angenommen:

a) Die Bahnhofanlage Ottakring ist in der Art abzuändern, dass die Burggasse in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen wird.

Referenten-Antrag b):

Weiters ist sich für die Verlegung der Bahntrace in der Strecke von Weinhaus bis Ober-Döbling, eventuell hinter die Sternwarte, auszusprechen, wobei auch die in einem Bogen ungünstig gelegene Station „Hohenwarth" entfallen würde, und das hohe k. k. Handelsministerium um die Veranlassung weiterer Studien in dieser Beziehung zu ersuchen.

St.-R. Dr. Vogler beantragt die Streichung des Wortes „eventuell" und Ersetzung des Wortes „Hohenwarth" durch „Türkenschanzpark".

St.-R. Dr. Lederer beantragt die Streichung des letzten Satzes, „und das hohe k. k. Handelsministerium" 2c.

Der Antrag des St.-R. Dr. Vogler auf Streichung des Wortes „eventuell" und der Antrag des St.-R. Dr. Lederer wird angenommen.

Der Bürgermeister formuliert diesen Absatz folgendermaßen:

Es ist die Bahntrace in der Strecke von Weinhaus bis Ober-Döbling hinter die Sternwarte zu verlegen, wobei auch die in einem Bogen ungünstig gelegene Station „Hohenwarth" entfallen würde.

(Angenommen.)

Referenten-Antrag c):

Mit Rücksicht auf die bereits behördlich genehmigte Einwölbung des Krotenbaches ist die Abänderung der Bahntrace im Krotenbachthale in der Weise zu verlangen, dass dieselbe in das rechtsseitige Gehänge des Krotenbachthales verlegt und das Krotenbachbett von der Bahnanlage freigehalten wird.

Dieser Antrag wird mit der Änderung angenommen, dass statt der Worte „zu verlangen" „durchzuführen" gesetzt und nach „Krotenbaches" eingefügt wird: „und die projectierte Anlage einer Straße über denselben".

Punkt c) lautet daher:

Mit Rücksicht auf die bereits behördlich genehmigte Einwölbung des Krotenbaches und die projectierte Anlage einer Straße über denselben ist die Abänderung der Bahntrace im Krotenbachthale in der Weise durchzuführen, dass dieselbe in das rechtsseitige Gehänge des Krotenbachthales verlegt und das Krotenbachbett von der Bahnanlage freigehalten wird.

Referenten-Antrag d):

Anstatt der zwischen Kilometer 0·6 und 0·7 projectierten Straßenkreuzung im Niveau ist sofort bei der Bahnanlage eine definitive Überfahrung der Straße herzustellen. (Angenommen.)

Referenten-Antrag e):

Die projectierten Futtermauern und Einschnitte bei Kilometer 4·5 sind in der Ausdehnung des Hernalser Schlachthauses auf die Höhe des dort bestehenden Niveaus zu bringen und ist dortselbst eine Überdeckung der Bahn herzustellen.

St.-R. Müller beantragt den Zusatz: „eventuell wäre durch eine Änderung der Trace die Berührung des Schlachthauses zu vermeiden".

Der Referenten-Antrag und der Zusatz-Antrag des St.-R. Müller werden angenommen.

D. Wienthallinie.

Referenten-Antrag a):

Nachdem in dem vorliegenden Übersichtsplane auch die Fortsetzung der Wienthallinie von der Stiegergasse aufwärts nicht durch eine punktierte, sondern durch eine stetige Linie eingezeichnet ist, wird mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass diese Trace als eine sofort auszuführende bezeichnet erscheint, wodurch dem in der Sitzung vom 27. Jänner 1892 ausgesprochenen Wunsche des Gemeinderathes Rechnung getragen ist. (Angenommen.)

Referenten-Antrag b):

Es sei das Ersuchen zu stellen, schon jetzt die Trace für die Fortsetzung der Wienthallinie bis zu einem geeigneten Punkte der Westbahn zu fixieren, damit die nothwendigen Anhaltspunkte für die Ausarbeitung des Wienflussprojectes geboten sind.

Dieser Antrag wird in folgender Fassung angenommen:

Es wird das Ersuchen gestellt, das Project für diese Strecke sobald als möglich auszuarbeiten, damit die nothwendigen Anhaltspunkte für die Ausarbeitung des Wienflussprojectes und die Durchführung des letzteren geboten sind.

Referenten-Antrag c):

Die an der Großmarkthalle bestehenden, für den Marktverkehr bestimmten Geleise sind in ihrem gegenwärtigen Bestande zu belassen und ist dementsprechend die Stadtbahntrace zu wählen.

(Angenommen.)

Längs des Kinderparkes ist die Bahnlinie näher gegen die Straße in der Weise zu verlegen, dass das Trottoir dieser Straße längs des Parkes unter die Bahnanlage zu liegen kommt, welche dementsprechend auf einer Eisenconstruction geführt werden muss.

St.-R. Matzenauer beantragt statt „Eisenconstruction" zu setzen „aus Stein und Eisen combinierten Construction" und den Zusatz „wobei auf möglichste Geräuschlosigkeit Bedacht zu nehmen ist."

Der Referenten-Antrag mit dem Abänderungs-, beziehungsweise Zusatz-Antrag des St.-R. Matzenauer wird angenommen.

Referenten-Antrag e):

Der vor der technischen Hochschule projectierte Bahnhof „Elisabethbrücke" ist auf das geringst erforderliche Ausmaß (bloß als Haltestelle) zu reducieren, gegen den Obstmarkt zu verschieben und ist diese Bahnhofanlage zu überdecken.

St.-R. Ritt. v. Neumann beantragt den Zusatz „und sind die über Terrain herzustellenden Baulichkeiten in Übereinstimmung mit der seinerzeit seitens der Gemeinde zu bestimmenden Ausbildung des Platzes Karlskirche—Obstmarkt in ästhetisch entsprechender Weise auszuführen. Die im Untergrund herzustellende Bahnhofanlage selbst ist zu überdecken."

St.-R. Dr. Lederer beantragt die Vertagung der Beschlussfassung über diesen Punkt bis nach Berathung des Abschnittes F „Ringstraßenlinie". (Angenommen.)

Referenten-Antrag f):

Die offen projectierten Bahnstrecken von Kilometer 2·7 bis Station „Elisabethbrücke" dann am Obstmarkte, ferner zwischen Kilometer 3·9 „Rudolfsbrücke" und Kilometer 4·5 bis „Pilgrambrücke" sind sofort zu überdecken. (Angenommen.)

Referenten-Antrag g):

Die Verringerung der Straßenbreiten in der Helenengasse, dann in der oberen und unteren Viaductgasse kann nur dann zugestanden werden, wenn für die Verbreiterung der Verbindungsbahn eine Construction gewählt wird, welche die Benützung der in Anspruch zu nehmenden Straßentheile als Fußwege ermöglicht.

(Angenommen.)

Referenten-Antrag h):

Es ist für eine entsprechende Verbindung der vorderen Zollamtsstraße mit der hinteren Zollamtsstraße, wie für die Möglichkeit der directen Durchführung der Marxergasse gegen den für den Bau von Markthallen bestimmten Eislaufplatz Vorsorge zu treffen. Auch ist die Ausmündung der Oberen Viaductgasse gegen die Hintere Zollamtsstraße entsprechend auszugestalten.

St.-R. Boschan beantragt, auch ist in der Richtung der Marxergasse gegen den Eislaufplatz für einen Durchlass zu sorgen.

Der Referenten-Antrag wird angenommen.

Referenten-Antrag i):

Der Bahnhof beim Hauptzollamte ist derart anzulegen, dass er auch von der Landstraße aus zugänglich ist. (Angenommen.)

Referenten-Antrag k):

Da die Bahnanlage zwischen der Engelgasse und Canalgasse einen großen Theil des gegenwärtigen Wienflussbettes beansprucht, wird bedungen, dass die Kosten der Einlösung der am linken Wienfluss-

ufer liegenden Häuser zum größeren Theile auf Rechnung des Bahnbaues gestellt werden.

Punkt k) wird in folgender Fassung angenommen:

Mit Rücksicht auf den Punkt IV 6 des Programmes sieht sich die Gemeinde Wien veranlasst, zu constatieren, dass zwischen der Engel- und Canalgasse der größte Theil des gegenwärtigen Wienflussbettes zur Bahnanlage beansprucht wird. Es wird daher bedungen, dass die Kosten der Einlösung der am linken Wienflussufer liegenden Häuser auf Rechnung der Unternehmung zu stellen sein werden.

Referenten-Antrag l):

In Betreff der Kreuzung des Wienflusses durch die Anschlusslinie nächst der Elisabethbrücke und der Hauptzollamtsbrücke wird die Erklärung abgegeben, dass die Gemeinde Wien erst bei der politischen Begehung entscheiden wird, ob die Freihaltung des in der Einwölbung des Wienflusses vorgesehenen Lichtraumes auch bei den Bahnüberbrückungen nothwendig ist. (Angenommen.)

(Concipist Appel übernimmt das Schriftführeramt.)

Es wird nunmehr zur Berathung über die Ringlinie übergegangen.

Referent beantragt, es sei die Alternative B über die Ringstraße zu wählen.

St.-R. Ritt. v. Neumann beantragt, es verbleibt der Gemeinderath bei seinem Beschlusse der Führung der Bahntrace über die Lastenstraße, Universitätsstraße und Schottenring.

Der Antrag des St.-R. Ritt. v. Neumann wird mit 9 gegen 9 Stimmen durch Dirimierung des Vorsitzenden gegen denselben abgelehnt.

Der Referenten-Antrag wird mit 9 gegen 8 Stimmen angenommen.

Hierauf wird mit Rücksicht auf diesen Beschluss der Punkt d) der Magistrats-Anträge ad D Wienthallinie in folgender Weise nach dem Referenten-Antrage und dem Zusatz-Antrage des St.-R. Ritt. v. Neumann beschlossen:

e) Dem vor der technischen Hochschule projectierten Bahnhofe „Elisabethbrücke" kann die Gemeinde Wien nicht zustimmen. Es ist daselbst bloß eine Haltestelle zu errichten. Diese Haltestelle ist näher dem Obstmarkte zu verlegen und zu überdecken und sind die über Terrain herzustellenden Baulichkeiten in Übereinstimmung mit der seinerzeit seitens der Gemeinde zu bestimmenden Ausbildung des Platzes „Karlskirche—Obstmarkt" in ästhetisch entsprechender Weise auszuführen. Die im Untergrunde herzustellende Bahnhofanlage selbst ist zu überdecken.

In Fortsetzung der Berathung über die Ringlinie beantragt Referent:

Alternative B über die Ringstraße.

a) Die beiden Verbindungsgeleise von der Wienthallinie zur Ringlinie sind derart zu führen, dass die Elisabethbrücke nicht sofort zur Demolierung gelangen muss. (Angenommen.)

b) Die den Volksgarten durchschneidende Trace ist näher gegen die Ringstraße zu verlegen. (Angenommen.)

ad b) Zusatz-Antrag des St.-R. Matzenauer „wobei auf die Bestimmungen des Punktes IV des Programmes Rücksicht zu nehmen ist". (Angenommen.)

c) Längs des Rathhausparkes ist die Trace neben der Parkeinfriedung vorbei zu führen und ist daselbst nächst der Zufahrtsstraße zum Rathhause eine Haltestelle zu errichten, wogegen die Station beim Volksgarten als überflüssig entfallen könnte.

ad c) beantragt St.-R. Ritt. v. Neumann „seitlich der Zufahrtsstraße." (Referenten-Antrag angenommen.)

d) Die Haltestelle am Volksgarten hat zu entfallen, dagegen ist eine Haltestelle nächst der Babenbergerstraße einzuschalten. (Angenommen.)

e) Mit Rücksicht auf die tiefe Ausmündung der Canäle aus der k. k. Hofburg darf die Höhenlage des Canales am Burgring keine Änderung erfahren. (Angenommen.)

f) Da durch die beiden Anschlüsse der inneren Ringlinie an die Donaucanallinie der projectierte rechtsseitige Sammelcanal an der Einmündung des Schottenringes in den Franz Josefs-Quai in seiner Höhenlage nach abwärts gedrückt und dadurch das Gefälle desselben bis zum Wienflusse verschlechtert wird und infolge dessen die Canalprofile vergrößert werden müssen, so ist durch eine Änderung der Tracenführung oder durch entsprechende Hebung der Nivelletten Abhilfe zu schaffen, andernfalls sind die durch die Bahnanlage verursachten Mehrkosten des Canalbaues, sowie die größeren Erhaltungs- und Reinigungskosten auf Rechnung der Bahnherstellung zu setzen. (Angenommen.)

(Vice-Bürgermeister Dr. Borschke übernimmt den Vorsitz.)

Es wird zur Berathung über die Donaucanallinie übergegangen.

Referent beantragt:

C. Donaucanallinie.

a) Bei der Ausführung dieser Bahnlinie ist in der Strecke der Übersetzung des Wienflusses als Ersatz für die Hauptzollamtsbrücke bis zum Zeitpunkte der Einwölbung des Wienflusses auf Kosten der Unternehmung eine provisorische Brücke herzustellen, welche nach durchgeführter Wienfluss-Regulierung durch eine definitive zu ersetzen ist.

b) Die Herstellung von neuen Brücken über den Donaucanal darf durch diese Bahnlinie nicht behindert oder erschwert werden.

c) Auf die Erbauung der in Aussicht genommenen Brücke in der Richtung der Lilienbrunngasse ist bei dem Bahnbaue insoweit Rücksicht zu nehmen, dass die erforderlichen Pfeilerfundamente für die Brücke im Einvernehmen mit der Gemeinde zu veranlagen sind.

d) Die zur Verbindung der Donaucanallinie mit der Dampftramway Wien—Stammersdorf bei der Station „Kaiserbad" projectierte Brücke ist auf Kosten der Unternehmung für den allgemeinen Personenverkehr geeignet zu construieren.

e) Da durch die Führung der Trace längs der Rossauerlände und des Franz Josefs-Quai die Anordnung von Nothausläßen aus dem zu erbauenden Sammelcanale theils unmöglich gemacht, theils erheblich erschwert wird, sind, falls diese Behinderung der bereits bestehenden Wasserabzüge nicht durch eine Änderung der Trace oder der Nivellette behoben wird, die bei dem Baue des Sammelcanales durch diese Behinderung oder Erschwerung erwachsenden Mehrkosten auf Rechnung der Unternehmung zu setzen. (a bis e) angenommen.)

f) Die Lage der Trace und der Nivellette an der Kreuzung mit dem Alsbach ist derart zu bestimmen, dass bei Beobachtung des höchsten, im regulierten Donaucanale eintretenden Wasserstandes der ungehinderte Abfluss der Hochwassermengen aus dem Alsbache gesichert erscheint. (Angenommen.)

g) Behufs Ermöglichung einer entsprechenden Kreuzung des rechtsseitigen Sammelcanales oberhalb der Brigittabrücke mit der Bahnlinie, darf daselbst die Nivellette der Bahn nicht unter der Cöte von 160·90 gelegt werden. (Angenommen.)

h) Da durch die Benützung der Straße vor den Häusern Nr. 3, 35, 37, 39 Rossauerlände für die Bahnanlage die Führung des Sammelcanales daselbst ohne Häusereinlösungen nicht möglich ist, so muss bei Beibehaltung der projectierten Bahntrace die Erwerbung der

für die Anlage des Canales erforderlichen Grundflächen auf Rechnung der Unternehmung erfolgen. (Angenommen.)

i) Die Bahn ist vom Wienflusse an bis zur Haltestelle „Franz Josefbahn" auch an jenen Stellen zu überdecken, wo dies nach den vorliegenden Plänen nicht projectiert ist. (Angenommen.)

k) In Betreff der Galleriebahn längs des Donaucanales ist bei der Anlage den ästhetischen Anforderungen in jeder Beziehung Rechnung zu tragen. (Angenommen.)

Endlich stellt Referent noch folgende Anträge:

I. Es ist der Wunsch auszusprechen, dass die Gürtellinie von Heiligenstadt bis zum Matzleinsdorfer Bahnhofe in ihrer ganzen Ausdehnung schon in der ersten Bauperiode zur Durchführung gelange; sollten jedoch die hiefür zur Verfügung stehenden Geldmittel den Ausbau der Theilstrecke „Westbahnhof—Matzleinsdorf" und gleichzeitig auch der ganzen Vorortelinie schon in der ersten Bauperiode nicht ermöglichen, so ist anzustreben, dass die Gürtellinie „Westbahnhof—Matzleinsdorf" noch in der ersten Bauperiode ausgeführt werde, wogegen von dem Baue der Vorortelinie in der ersten Bauperiode abzusehen wäre.

St.-R. Dr. Huber beantragt die Streichung der Worte: „wogegen von dem Baue der Vorortelinie in der ersten Bauperiode abzusehen wäre".

Der Referent ändert seinen Antrag in folgender Weise: „wogegen allenfalls von dem Baue der Vorortelinie in der ersten Bauperiode abgesehen werden könnte".

(Referenten-Antrag angenommen.)

Referent beantragt:

II. Es wird der Wunsch ausgesprochen, eine Verbindung der Geleise der Wienthalbahn mit denen der Gürtellinie in der Richtung gegen die Südbahn herzustellen.

Mindestens ist an der Kreuzungsstelle der Gürtellinie mit der Wienthallinie die Niveaudifferenz dieser beiden Linien thunlichst zu vermindern.

Falls ein directer Anschluss der Wienthallinie an die Gürtellinie in der Richtung zur Südbahn oder ein anderer Schienenanschluss der Wienthallinie an die Südbahnlinie nicht hergestellt werden sollte, wäre zu fordern, dass die Dampftramwaystrecke nach Mödling sofort umgelegt und in eine Localbahn umgewandelt werde.

St.-R. Dr. Lederer beantragt die Weglassung des letzten Absatzes, womit sich der Referent einverstanden erklärt.

(Sonach wird der erste und zweite Absatz angenommen.)

Referent beantragt:

III. In den Plänen über die projectierten Stadtbahnlinien ist eine entsprechende Verbindung des Central-Viehmarktes mit den Stadtbahnen für die Zwecke des Viehtransportes zu den Schlachthäusern nicht vorgesehen.

Durch die bestehende Schlachthausbahn erscheint zwar wohl die erwähnte Verbindung mittels der Staatsbahn und der Verbindungsbahn gegeben, allein der Verkehr auf dieser Bahnverbindung müsste auf einem erheblichen Umwege in unpraktischer Weise erfolgen.

Eine für die gedachten Zwecke vollkommen entsprechende Verbindung des Central-Viehmarktes mit den projectierten Stadtbahnen kann nur dadurch erzielt werden, dass im Anschlusse an die sogenannten Rindergeleise der Schlachthausbahn eine neue Bahnlinie im Untergrunde zur Verbindungsbahn geführt und diese neue Linie nächst dem k. k. Artillerie-Arsenale an die Verbindungsbahn angeschlossen wird. Die Herstellung dieser Bahnverbindung ist für den Viehtransport von größter Wichtigkeit, weil der gegenwärtig geübte Viehtrieb mit empfindlichen Übelständen aller Art verbunden ist und derselbe keinesfalls noch für längere Zeit fortbestehen kann.

Mit Rücksicht auf all diese Umstände ist das dringende Ersuchen zu stellen, die Ausführung der vorerwähnten Bahnverbindung in die Projecte der Stadtbahnen aufzunehmen und dieselbe schon für die erste Bauperiode in Aussicht zu nehmen.

Hiedurch würde auch die von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen angeregte Sicherstellung der Grundflächen für die Anlage der oben angeregten Bahnverbindung am besten erreicht werden. (Angenommen.)

Referent beantragt:

IV. Schließlich wird constatiert, dass einige von dem Gemeinderathe gelegentlich der Berathung des Programmes über die Herstellung der Wiener Verkehrsanlagen, in der Sitzung vom 27. Jänner 1892 geäußerte Wünsche nicht berücksichtigt sind und spricht der Gemeinderath neuerlich den Wunsch aus:

a) Dass eine Linie von Meidling durch den X. und XI. Bezirk, durch Erdberg mit dem Anschlusse an die Donaucanallinie, desgleichen eine Linie von Matzleinsdorf durch die Quellengasse, den XI. Bezirk zum Central-Friedhofe hergestellt werde.

b) Dass auf die Anschlüsse der die Innere Stadt durchquerenden Radiallinien, bezüglich welcher auch die vom Gemeinderathe gewünschten generellen Projecte fehlen, Rücksicht genommen wird.

c) Dass die angeregte Verbindung der Donaucanallinien mit der Gürtellinie durch eine näher der Stadt liegende Geleiseanlage, sowie ein Anschluss an diese Localbahn nach Döbling hergestellt wird.

d) Dass die vom Gemeinderathe angeregte Linie „Innere Ringstraße oder Donaucanallinie über die ehemalige Währingerlinie nach Pötzleinsdorf, Salmannsdorf und Neuwaldegg" berücksichtigt wird.

(Angenommen.)

Sodann wird die Drucklegung des Bauamtsberichtes beschlossen.

Schluss der Sitzung.

* * *

Richtigstellung. Die im Stadtrathsberichte vom 19. Mai d. J. (Amtsblatt Nr. 42, pag. 1330, Spalte 2 und pag. 1331) angeführten neun Referatstücke wurden nicht, wie irrigerweise dieser Theil des Berichtes besagt, von St.-R. Rückauf, sondern von **St.-R. Kreindl** referiert.

Allgemeine Nachrichten.

(Sparcassa der Gemeinde Sechshaus.)

Mai 1892.

Eingelegt 649.135 fl. 92 kr. von 2168 Parteien (auf Sparcassa-Bücheln).

Rückgezahlt 465.325 fl. 11 kr. an 1760 Parteien.

Stand vom 31. Mai 1892:

Gesammteinlagen (auf 16.514 Conti)	9,693.206 fl. 88 kr.
Hypothekar-Darlehen	6,662.449 fl. 18 kr.

Approvisionierung.

(Pferdemarkt vom 31. Mai 1892.)

Zum Verkaufe wurden gebracht: 293 Pferde.

Preis: für Gebrauchspferde . . . . . 120—360 fl. per Stück,
„ Schlachtpferde . . . . . 30— 70 fl. „ „

Der Markt war sehr flau.

(Borstenviehmarkt vom 31. Mai 1892.)

1. Auftrieb:

Jungschweine	3431 Stück
Fettschweine	6030 „
Summa	9461 Stück

Angekauft wurden:

für Wien	8316 Stück
für das Land	795 „
unverkauft blieben	350 „

2. Preisbewegung:

Jungschweine . . von 38 bis 47 kr.
Fettschweine . . „ 39 „ 42 „ } per Kg. Lebendgewicht.

Bei lebhafter Nachfrage sind die Preise der Jungschweine um 2 kr. per Kilo gestiegen, während Fettschweine bei ruhiger Kauflust vorwöchentliche Preise behaupteten.

* * *

(Stechviehmarkt vom 2. Juni 1892.)

1. Auftrieb:

Kälber Waidner 2108, Kälber lebend 2156, Lämmer Waidner 169, Lämmer lebend 323, Schafe Waidner 148, Schafe lebend 2034.

2. Preisbewegung:

Kälber Waidner per Kg.	von 38 bis 64 kr.
Kälber lebend „ „	von 32 bis 56 kr.
Lämmer Waidner „ Paar.	von 4 bis 10 fl.
Lämmer lebend „ „ „	5 „ 12 „
Schafe Waidner „ Kg.	von 32 bis 42 kr.
Schafe lebend „ Paar.	von 9 bis 21½ fl.

Auf dem Jungviehmarkte wurden gegen die Vorwoche um 724 Stück Kälber mehr zugeführt. Die Kauflust war infolge des stärkeren Feiertagsbedarfes sehr lebhaft, daher Waidner Kälber um 4 kr. und lebende um 1 kr. per Kilo im Preise gestiegen sind.

Auf dem Schafmarkte wurden um 215 Stück Schafe weniger aufgetrieben. Bei ruhiger Kauflust blieben die Preise unverändert.

Auf dem Schlachtviehmarkte wurden am 2. d. M. 246 Stück Mast- und 218 Stück Beinlvieh aufgetrieben.

Städtisches Lagerhaus.

1. bis 31. Mai 1892:

Waren eingelagert	218.628 Meter-Centner
„ ausgelagert	202.101 „

Der Lagerstand betrug am 31. Mai 305.356 Meter-Centner im Assecuranzwerte von 3,832.740 fl. gegen 168.059 Meter-Centner im Werte von 1,975.350 fl. in der gleichen Zeit des Vorjahres; darunter waren:

81.108	Meter-Centner	Weizen . . . . . gegen	49.441
12 819	„	Roggen . . . . . „	17.639
38.482	„	Gerste . . . . . „	14.811
30.240	„	Hafer . . . . . „	40.383
33.065	„	Mais . . . . . „	11.743
6.541	„	Ölsaaten . . . . . „	4.479
13.983	„	Mehl und Kleie . . „	922
8.374	„	Wein . . . . . „	2.952
27.016	„	Zucker . . . . . „	1.965 und
4.593	Hektoliter à 100%	Spiritus . . . „	640 im Vorjahre.

Die durchschnittliche Tagesbewegung während des Monates Mai bezifferte sich auf . . . . . 16.829 Meter-Centner; es wurden 29 Lagerscheine ausgegeben und bei 9 Lagerscheinen im Versicherungswerte von . . . . . 80.250 fl. — kr. eine Lombardierung von . . . . . 44.229 „ 33 „ in die Lagerbücher vorgemerkt.

Sanitätswesen.

Besuch der städtischen Volksbäder im Mai 1892.

			männliche Personen	weibliche Personen
III. Bez., Apostelgasse 18 (Eröffnet August 1891.)	—	5434, davon	4309	1125
V. Bez., Einsiedlerplatz (Eröffnet August 1890.)	—	9870, „	7944	1926
VII. Bez., Mondscheingasse 9 (Eröffnet December 1887.)	—	9154, „	6940	2214
X., Simmeringerstr. 163 a (Eröffnet August 1890.)	—	7376, „	6092	1284

Gewerbeangelegenheiten.

Genossenschaftsangelegenheiten.

(Genossenschaft der Fassbinder.) Bei der am 29. Mai l. J. unter Intervention des Genossenschafts-Commissärs, Magistratsrath Silberbauer, vorgenommenen Wahl wurde Herr Franz Fugger, Fassbindermeister, IX. Bezirk, Schubertgasse Nr. 5 zum Vorsteher dieser Genossenschaft gewählt.

* * *

(Das Lehrlingsstellen-Nachweisamt des Wiener Magistrates.) Vom 1. bis incl. 31. Mai 1892 wurden vorgemerkt:

Meisteranmeldungen	30
Lehrlingsanmeldungen	19
Vermittlungen	13

Seit dem Bestande des Lehrlingsstellen-Nachweisamtes (d. i. seit 2. Mai 1888).

Meisteranmeldungen	3685
Lehrlingsanmeldungen	4401
Vermittlungen	2071

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 23. Mai 1892.

(Fortsetzung.)

Leeb Theresia — Gemischtwaren-Verschleiß — III., Adamsgasse 25.
Papik Karl — Gemischtwaren-Verschleiß — III., Hetzgasse 31.
Pollak Constantin — Gemischtwaren-Verschleiß — VII., Westbahnstraße 28.
Rößler Friedrich — Gemischtwaren-Verschleiß — V., Hundsthurmerstraße 46.
Samstag Francisca — Gemischtwaren-Verschleiß — VI., Gumpendorferstraße 26.
Spevak Ludwig — Gemischtwaren-Verschleiß — III., Hetzgasse 26.
Wechsler Abraham — Gemischtwaren-Verschleiß — IX., Rossauerlände 19.
Wertheim Max — Getreide-Agentie — II., Frucht- und Mehlbörse.
Gräbler Simon — Goldarbeiter — V., Diehlgasse 45.
Großmann Wilhelm — Handelsagent — V., Zeinlhofergasse 4.
Großmann Emil — Handel mit Holzfournieren — V., Hundsthurmerstraße 141.
Kührer Andreas — Hotelier — I., Kärnthnerring 7.
Reif Saul — Hutmacher — II., Obere Donaustraße 101.
Böhm Rosa — Kleidermacherin — V., Wienstraße 45.
Hödl Ignaz — Kleidermacher — III., Ungargasse 5.
Heldenmuth Wilhelm — Kleinfuhrwerk — XV., Fünfhaus, Palmgasse 10.

Schuster Karl — Kleinfuhrwerksgewerbe — IX., Franz Josefsbahnhof.
Skudetzky Daniel — Kostgeber — II., Darwingasse 8.
Versbach von Hadamar Marie — Privatlehranstalt für Kunststickerei — IV., Starhemberggasse 10.
Fleißer Leib — Kürschner — II., Herminengasse 12.
Bachmayer Antonia — Verschleiß von Lebzelten — XIX., Unter-Sievering, Kasgraben.
Puschner Josef — Marktvictualien-Verschleiß — VI., Markthalle, Zelle 104.
Hirsch Arnold — Handel mit Maschinentheilen — IV., Starhembergasse 44.
König Emerich — Maschinen-Erzeugung — VI., Mollardgasse 20.
Löw Wolfgang — Mehl- und Gries-Verschleiß — III., Hauptstraße 44.
Binder Marie — Milch-Verschleiß — XIII., Hietzing, Mayerhofgasse 3.
Ledl Katharina — Milchmeierei — XI., Simmering, Meichelstraße 124.
Stroj Johann — Verschleiß von Milch, Obst und Gebäck — XVIII., Währing, Wienerstraße 1.
Komareck Anna — Modistengewerbe — I., Schultergasse 4.
Eckstein Wilhelm, Eckstein Eduard und Pallak Hugo — Fabrication von optischen und mechanischen Instrumenten — VII., Andreasgasse 11.
Pohl Simon — Parfumeriewaren-Erzeuger — VII., Kaiserstraße 47.
Siegl Alfred — Verschleiß von Postwertzeichen — I., Weihburggasse 18.
Wenger Moriz — Privatgeschäfts-Vermittlung — II., Vereinsgasse 2.
Gottfried Katharina, Gottfried Anton, Gottfried Moriz — Rothgerberei — XIII., Unter-St. Veit, Auhofstraße 1 bis 3.
Kurzweil Josef — Selchwaren-Verschleiß — XVI., Neulerchenfeld, Brunnengasse, Markt.
Glas Max — Commissions-Verschleiß von Schneider-Zugehörartikeln — II., Schiffamtsgasse 4.
Rosatzin Karl — Handel mit Schneider- und Modisten-Zugehörartikeln — VI., Mariahilferstraße 33.
Halda Franz — Schlosser — V., Reinprechtsdorferstraße 20.
Fosek auch Fossek Anton — Schuhmacher — IV., Leibenfrostgasse 2.
Steiner Anton — Victualienhandel — II., Circusgasse 18.
Podlesak Ludmilla — Zeitungs-Verschleiß — XI., Simmering, Feldg. 24.
Hannak Josef — Zimmerputzer — IV., Große Neugasse 40.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 24. Mai 1892.

Karplus Leopold Felix — Advocatie — XII., Gaudenzdorf, Schönbrunner Hauptstraße 28.
Plesch Anna — Feilbieten von Artikeln des täglichen Verbrauches — XVI., Ottakring, Seitenberggasse 9.
Weber Eduard — Bildhauer — IV., Luisengasse 15.
Gitter Jeannette — Brantweinschank — XIII., Baumgarten, Hauptstraße 52.
Sonnbauer Josefa — Kleinhandel mit Brennholz, Kohlen und Coaks — XVIII., Währing, Gürtelstraße 88.
Eder Franz — Buffet — II., k. k. Prater, Rotunde.
Riesenhuber Katharina — Handel mit Eiern, Butter und Obst — XIII., Hacking, Auhofstraße 10.
Scherz Leopold — Einspännergewerbe — XVII., Hernals, Mitterberggasse 46.
Kuplinger Barbara — Fiakergewerbe — I., Maximilianstraße.
Mertens Marie — Flaschenhandel — XVII., Hernals, Bergsteiggasse 4.
Märtin Reinhard — Friseur und Raseur — XIV., Sechshaus, Hauptstraße 76.
Eleger vulgo Eleder Johann — Gastwirtsgewerbe — XVI., Neulerchenfeld, Burggasse 2.
Bornstein Josef — Gemischtwaren-Verschleiß — IX., Sechsschimmelg. 8.
Hlawatty Franz — Gemischtwaren-Verschleiß — II., Kleine Sperlgasse 3.
Killian Anton — Gemischtwaren-Verschleiß — XVIII., Währing, Anastasius Grüngasse 13.
Kotzuan Franz — Gemischtwaren-Verschleiß — VII., Mechitharistengasse 9.
Lederer Marie — Gemischtwaren-Verschleiß — IX., Glasergasse 21.
Linner Josef — Gemischtwaren-Verschleiß — VIII., Schmidgasse 6.
Max Antonia — Gemischtwaren-Verschleiß — VI., Bürgerspitalgasse 19.
Spilka Franz — Gemischtwaren-Verschleiß — VI., Magdalenenstraße 73.
Riesinger Rudolf — Goldarbeitergewerbe — VII., Kirchberggasse 17.
Kretschek Karl — Hallentrödlergewerbe — IX., Trödlerhalle, Zelle 109.
Rozič Andreas — Handelsagent — VII., Lerchenfelderstraße 17.
Mrazek Marie — Hutmachergewerbe — II., Taborstraße 21.
Schmiedpeter Johann — Kaffeeschank — XIV., Rudolfsheim, Prinz Karlgasse 26.
Schröder Georg — Kaffeesieder — IX., Nussdorferstraße 73.
Beber Marie — Kleidermacherin — VIII., Langegasse 60.
Pelley Josef — Kleidermacher — II., Staudingergasse 10.
Leitgeb Marie — Mehl- und Gries-Verschleiß — III., Erdbergstraße 45.
Noll Juliana — Mieder- und Schuhwaren-Verschleiß — XV., Fünfhaus, Sperrgasse 7.
Högn Georg — Milch-Verschleiß — XIV., Rudolfsheim, Neugasse 25.
Ippisch Alois — Musiker — V., Schlossgasse 16.
Tomek Karl — Musikergewerbe — XVI., Neulerchenfeld, Herbststraße 19.
Sokoll Helene — Hausieren mit Obst und Gemüse — VI., Windmühlgasse 25.
Schwarzer Adolf — Schuhmacher — V., Steinbauergasse 26.
Stefka Josef — Schuhmacher — VI., Stumpergasse 1.
Paar Malvine — Selchwaren-Verschleiß — I., Graben 28.
Münzer Adolf — Thee-Verschleiß — VI., Amerlingstraße 19.
Raftl Anna — Hausieren mit Victualien — II., Heinzelmanngasse 3.
Zlatnik Anna — Wäscheputzerei — XV., Fünfhaus, Herklotzgasse 17.
Stumvoll Katharina — Privatlehranstalt für Weißnähen und Weißsticken — VII., Lindengasse 11.
Kerschbaum Josef — Wildbrethandel — XIV., Rudolfsheim, Markt.
Daum Karoline — Wohnungsvermietung — IX., Alserstraße 8.
Mate Josefine — Zuckerbäckerwaren-Verschleiß — VI., Gumpendorferstraße 104.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 25. Mai 1892.

Lang Anton — Baumeistergewerbe — I., Goldschmiedgasse 2.
Elsner Hugo — Bäckergewerbe — XV., Fünfhaus, Pelzgasse 1.
Pleiner Anna — Blumenmacherin — IX., Schlagergasse 2.
Josefsthal Isidor — Betrieb von Börsegeschäften — I., Wiener Börse.
Däubl Heinrich — Kleinhandel mit Brennholz, Kohlen und Coaks — XIV., Rudolfsheim, Märzstraße 66.
Hohaus Julius — Kleinhandel mit Brennholz, Kohlen und Coaks — VIII., Schlösselgasse 9.
Pazdera Karl — Kleinhandel mit Brennholz, Kohlen und Coaks — VII., Siebensterngasse 52.
Wesetzky Barbara — Christbaumhandel — XIV., Rudolfsheim, Markt.
Seiberl Ferdinand — Einspännergewerbe — XIX., Ober-Döbling, Nussdorferlinie.
Ferbus Anna — Fotografengewerbe — XIV., Sechshaus, Meidlingergasse 13.
Endreß Marie — Gast- und Schankgewerbe — XIV., Rudolfsheim, Prinz Karlgasse 14.
Goldberger Kaspar — Gemischtwaren-Verschleiß — I., Weihburggasse 18.
Hytha Anna — Gemischtwaren-Verschleiß — XIX., Nussdorf, Herrengasse 3.
Petz Leopold — Gewischtwaren-Verschleiß — VII., Seidengasse 9.
Schöff Rosalia — Gemischtwaren-Verschleiß — VIII., Auerspergstraße 19.
Schreiber Leopold — Gemischtwaren-Verschleiß — IV., Große Neugasse 4.
Weinisch Leopoldine — Gemischtwaren-Verschleiß — XVII., Hernals, Alsbachstraße 23.
Straßec Josef — Handelsagentie — I., Wipplingerstraße 25.
Elkan Sigmund — Kleidermacher — IX., Wasagasse 19.
Zang Josefine — Kunststickerin — XV., Fünfhaus, Goldschlagstraße 19.
Martinek Johann — Marktfahrer — XVII., Hernals, Sterngasse 24.
Styskalik Marie — Marktvictualien-Verschleiß — XVI., Neulerchenfeld, Brunnengasse, Marktstand.
Fechter Agnes — Milch-Verschleiß — XIX., Nussdorf, Hauptstraße 11.
Kohoutka Jakob — Milch- und Gebäck-Verschleiß — XVI., Neulerchenfeld, Peyerlgasse 17.
Kohn Bertha — Möbel-Verschleiß — VI., Magdalenenstraße 38.
Vogg Josef — Musikergewerbe — XV., Fünfhaus, Felberstraße 28.
Tomich Ignaz — Veranstaltung von Productionen auf serbischen National-Instrumenten — III., Obere Weißgärberstraße 6.
Gultrer Josef — Reinigung von Firmatafeln — XV., Fünfhaus, Braugasse 10.
Weiß Siegmund — Trödlergewerbe — XV., Fünfhaus, Grenzgasse 4—6.
Hrdlička Anton — Victualienhandel — V., Krongasse 17.
Schneider Gisela — Victualienhandel — IX., Währingerlinie, Finanzwachgebäude.
Schwicker Clara — Victualien-Verschleiß — XVI., Ottakring, Hauptstraße 224.
Darthe Johann — Agent in Wein und Käse — XV., Fünfhaus, Palmgasse 3.
Krall Barbara — Zuckerbäckerwaren-Verschleiß — XVII., Hernals, Leopoldsgasse 31.
Weiß Elisabeth — Zuckerbäckergewerbe — XVII., Hernals, Hauptstraße 60.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 27. Mai 1892.

Weiß Jakob, Dr. — Sammeln von Abonnenten auf Druckwerke — VI., Magdalenenstraße 55.
Fischer Veronica — Auskocherei — II., Ennsgasse 20.
Honus Josef — Baumeistergewerbe — I., Graben 17.
Beck Robert — Commissionshandel mit Berg- und Hüttenproducten — III., Beatrixgasse 14.
Talamini Antonio — Erzeugung von Canditen und Gefrornem — XV., Fünfhaus, Pelzgasse 699.
Chlamatsch Heinrich — Cravatten-Erzeugung — II., Miesbachgasse 1.
Krutz Barbara — Cravattennähergewerbe — XIV., Sechshaus, Stiegergasse 10.
Kouba Josef — Drechslergewerbe — XVII., Hernals, Halmgasse 17.
Rosochatecky Friedrich — Drechsler — XII., Unter-Meidling, Rauchgasse 36.

Haslinger Therese — Einspännergewerbe — XVI., Ottakring, Hubergasse, Ecke des Friedmannsgasse.
Hintersteiner Anton — Einspännergewerbe — II., Wenzelgasse 1.
Menschik August — Fleischhauergewerbe — VIII., Skodagasse 8.
Ferstl Rudolf — Gastwirt — XI., Simmering, Hauptstraße 163.
Grazer Johann — Gastwirt — XVII., Hernals, Steinergasse 20.
Großmann Karoline — Wirtsgewerbe — III., Ungargasse 55.
Hajauska Leopold — Gemischtwaren-Verschleiß — II., Taborstraße 49.
Koblicha Magdalena — Gemischtwaren-Verschleiß — XII., Unter-Meidling, Kirchenplatz 1.
Schindler Karl — Gemischtwaren-Verschleiß — VI., Garbergasse 8.
Schmidt Antonia — Gemischtwaren-Verschleiß — XV., Fünfhaus, Grenzgasse 4.
Thalhammer Theresia — Gemischtwaren-Verschleiß — XII., Unter-Meidling, Neuwallgasse 10.
Vejprava Anna — Gemischtwaren-Verschleiß — XVII., Hernals, Sterngasse 46.
Fischer Max — Handelsagentie — II., Kleine Pfarrgasse 4.
Steiner Jakob — Kaffeeschank — XIV., Sechshaus, Stiegergasse 7.
Briza Franz — Kleidermacher — XVIII., Währing, Andreasgasse 6.
Karner Franz — Kleidermacher — III., Schützengasse 22.
Kreuzer Bertha — Kleidermacherin — XV., Fünfhaus, Neubaugürtel 19.
Steiner Wilhelm — Kleiderhandel — VI., Mariahilferstraße 29.
Sonnenfeld Karoline — Kleinfuhrwerk — II., Volkertplatz 14.
Nehmhauser Ephraim — Handel mit Krebsen — II., Antongasse 3.
Belez Antonia — Marktvictualien-Verschleiß — XVI., Neulerchenfeld, Brunnengasse 9.
Lorger Katharina — Marktvictualienhandel — XIV., Rudolfsheim, Marktgasse.
Reisinger Barbara — Marktvictualien-Verschleiß — XVI., Ottakring, Marktplatz.
Seper Marie — Marktvictualien-Verschleiß — XVI., Neulerchenfeld, Brunnengasse, Marktstand.
Lohr Georg — Mehl-Verschleiß — XVII., Hernals, Lessinggasse 23.
Pretscher Michael — Mehl-Verschleiß — III., Ungargasse 44.
Pohland Theresia — Milch-Verschleiß — XVIII., Währing, Annagasse 28.
Wolf Margaretha — Milch- und Gebäck-Verschleiß — XIII., Penzing, Siebeneichengasse 16.
Schäder Francisca — Naturblumenhandel — VIII., Kochgasse 30.
Harno Martin — Obst- und Grünwarenhandel — XVIII., Neu-Gersthof, Feldgasse 29.
Gilly Sidonie — Verschleiß von Papier- und Zeichenrequisiten — IX., Währingerstraße 2 bis 4.
Hellmayr Karl — Papier- und Schreibrequisiten-Verschleiß — VI., Mariahilferstraße 107.
Machowits Julius — Perlmutterdrechsler — XII., Unter-Meidling, Rosaliagasse 1.
Schreiber Jakob — Fabriksmäßiger Betrieb des Schuhmachergewerbes — XVII., Hernals, Alsbachstraße 8 und 10. (Das Weitere folgt.)

G.-Z. 66502
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Lieferung des für die Instandhaltung der Gehwege in den Gemeindebezirken I—X, XI, XII und XVI für das Jahr 1892 erforderlichen Sandmateriales**, und zwar:

für den	I. Bezirk	700 m³	Gebirgsrieselsand,	
„ „	II. „	200 „	„	u. 200 m³ Donausand,
„ „	III. „	200 „	Donausand,	
„ „	IV. „	150 „	Wienflussgrubensand,	
„ „	V. „	200 „	„	
„ „	VI. „	80 „	Donausand,	
„ „	VII. „	50 „	„	
„ „	VIII. „	20 „	„	
„ „	IX. „	80 „	„	
„ „	X. „	220 „	„	
„ „	XI. „	100 „	„	
„ „	XII. „	50 „	Wienflussgrubensand,	
„ „	XVI. „	100 „	„	

wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 11. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden. Hiezu wird bemerkt, dass die Lieferung der für den VI., VII., VIII. und IX. Bezirk erforderlichen Sandquantitäten zusammen an einen Unternehmer vergeben wird. Dasselbe findet auch bei der Sandlieferung für den XV. und XVI. Bezirk statt.

Unternehmungslustige können die bezügliche Vorschrift im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare dieser Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der im Stadtbauamte aufliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse dieses Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt
Wien, am 28. Mai 1892. 1—3

Prot.-Nr. 66876
IV ex 1892

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Sicherstellung der Lieferung von mindestens 170.000 Meter-Centnern Steinkohlen, dann der Verfrachtung von ungefähr 150.000 Meter-Centnern Kohle von den städtischen Rutschen am Nordbahnhofe in die Lagerräume** der im Wiener Gemeindegebiete gelegenen städtischen Anstalten innerhalb der Zeit vom 15. Juni 1892 bis 31. Mai 1893 wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am Samstag den 11. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Philipp im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Für die Lieferung und die Verfrachtung der Kohle sind separate Offerte zu überreichen und ist die Lieferung mit der Verfrachtung nicht in Verbindung zu bringen.

Unternehmungslustige können die Bedingnisse im Stadtbauamte und in der Marktcommissariats-Expositur am Nordbahnhofe während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen, sowie Exemplare derselben zum Preise von je 10 kr. bei der städtischen Hauptcassa erwerben.

Jedem mit einer 50 kr.-Stempelmarke zu versehenden Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Der Stadtrath hat sich die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten vorbehalten.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 1. Juni 1892. 1—3

M.-Z. 86456
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Pflastererarbeiten für die Umpflasterung der Lastenstraße im III. Bezirke von der Salesianergasse bis zur Grenze des IV. Bezirkes** im veranschlagten Kostenbetrage von 8748 fl. 62 kr. und 400 fl. Pauschale wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 7. Juni d. J., um 11 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse dieses Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 24. Mai 1892. 1—1

M.-Z. 28634
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Erd- und Baumeisterarbeiten für die Herstellung von Haupt-Unrathscanälen aus Beton in der Fuchsthaler-, Bleicher- und Eisengasse im IX. Bezirke** im veranschlagten Kostenbetrage von 10.446 fl. 44 kr. und 1000 fl. Pauschale, wird vom *Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien* **am 8. Juni d. J., um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die Pläne, das Profil, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse dieses Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 24. Mai 1892. 1—2

G.-Z. 40326.
IV.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Buchdrucker- und Buchbinderarbeiten für den Haupt-Rechnungsabschluss der Stadt Wien,** betreffend das Jahr 1891, und für den Hauptvoranschlag, betreffend das Jahr 1893, sowie für die Erläuterungen der städtischen Buchhaltung hiezu und das Abstimmungs-Protokoll hierüber, wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am Dienstag den 7. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Silberbauer im neuen Rathhause (6. Stiege, I. Stock)**, eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die bezüglichen Musterbände und Bedingnisse ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Jedem mit einer 50 kr.-Stempelmarke per Bogen zu versehenden Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht mit dem vorgeschriebenen Vadium versehene Offerte wird keine Rücksicht genommen. Ebenso finden jene Offerte keine Berücksichtigung, welche von nicht gewerbebehördlich Berechtigten überreicht werden.

Der Stadtrath hat sich die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten vorbehalten.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 24. Mai 1892. 3—3

G.-Z. 269104
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen Vergebung der **Erd- und Baumeisterarbeiten für die Herstellung eines Haupt-Unrathscanales** von der Postgasse durch die Schmied-, Haupt- und Bäckergasse, ferner von Haupt-Unrathscanälen in der Hauptgasse zwischen Nr. 66 und der Bäckergasse und zwischen Nr. 9 und der Schmiedgasse und schließlich eines Haupt-Unrathscanales von Nr. 30, Bahngasse durch die Bahn- und Antongasse bis zur Hauptgasse und in der Bahngasse von Nr. 19 bis zur Schmiedgasse und in der Gurkgasse von Nr. 4 bis zur Bahngasse in Penzing im XIII. Bezirke im veranschlagten Gesammtkostenbetrage von 40.455 fl. 76 kr. und 4680 fl. 76 kr. Pauschale wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 7. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die Pläne, die Profile, die Kostenanschläge und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamt ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 22. Mai 1892. 3—3

Z. 80045
X.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Sicherstellung der Lieferung von completen Water-Closets** sammt den damit verbundenen Installationsarbeiten für die Closet- und Pissoirbespülungseinrichtungen in mehreren städt. Schulgebäuden in Wien im veranschlagten Gesammtkostenbetrage von 13.900 fl. wird auf Grund der vom Stadtbauamte für die einzelnen Schulen verfassten Kostenanschläge, der allgemeinen Bedingnisse und der Vorschrift sammt den Preistarifen I und II vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am **Mittwoch den 15. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags,** im neuen Rathhause (Eingang von der Rathhausstraße, Stiege Nr. 7) im Bureau des Herrn Magistratsrathes Schmitt im II. Stocke, eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die Kostenanschläge, die Bedingnisse und die Vorschrift sammt den Preistarifen I und II im Stadtbauamte im neuen Rathhause, Mezzanin, während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Jedem mit einer 50 kr.-Stempelmarke zu versehenden Offerte sind fünf Percent derjenigen Summe, um welche die offerierte Arbeit oder Lieferung erstanden werden will, als Vadium beizuschließen, welches für den Ersteher als Caution zu dienen hat.

Auf verspätet einlangende oder mit dem vorgeschriebenen Vadium nicht versehene Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Der Stadtrath hat sich jedoch die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten vorbehalten.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 26. Mai 1892. 2—3

G.-Z. 93027
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Pflastererarbeit für die Neupflasterung der Keplergasse** zwischen der Sonnwendgasse und der Himbergerstraße im X. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage von 2956 fl. 48 kr. und 200 fl. Pauschale, wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 9. Juni d. J., präcise um 11 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl** im neuen Rathhause (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossenen Vorschriften im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 24. Mai 1892. 2—3

G.-Z. 75415
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibungen.)

Wegen **Vergebung a) der Arbeiten und Lieferungen für die Herstellung eines geräuschlosen Pflasters** in der Rothenthurmstraße in der Strecke zwischen dem Stefansplatze und dem Fleischmarkte im I. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage von 15.959 fl. 15 kr.; dann **b) der bezüglichen Steinpflasterungsarbeiten** im veranschlagten Kostenbetrage von 1288 fl. 14 kr., eventuell von 1161 fl. 19 kr.; und je 800 fl. Pauschale wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 10. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossenen Vorschriften im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen, und mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 28. Mai 1892. 2–3

G.-Z. 74009
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Erd- und Baumeisterarbeiten für die Herstellung eines Haupt-Unrathscanales aus Beton** in der Siebenbrunnengasse im V. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage per 1683 fl. 91 kr. und 224 fl. 52 kr. Pauschale wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 11. Juni d. J., präcise um 11 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die Pläne, das Profil, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Magistrat vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 28. Mai 1892. 2–3

G.-Z. 92284
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Pflastererarbeiten für die Neupflasterung der Vereinsgasse** im II. Bezirke von der großen Stadtgutgasse bis zur Kaiser Josefstraße im veranschlagten Kostenbetrage von 3381 fl. 52 kr. und 200 fl. Pauschale wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 8. Juni d. J., präcise um 11 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städt. Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 24. Mai 1892. 2–3

Prot.-Nr. 2344
IV ex 1892

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der maschinellen Arbeiten zur Herstellung einer Niederdruck-Dampfluftheizung** in der städtischen Doppelschule VI. Bezirk, Kopernikus- und Corneliusgasse wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am **Montag den 13. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Philipp im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die Pläne, die Berechnung des stündlichen Wärmeerfordernisses und die dem Projecte beigeschlossenen allgemeinen und speciellen Bedingnisse im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Jedem mit einer 50 kr.-Stempelmarke zu versehenden Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Der Stadtrath hat sich die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten vorbehalten.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 27. Mai 1892. 2—3

G.-Z. 86454
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Pflastererarbeiten für die Neupflasterung der Marc Aurelstraße** von Or.-Nr. 6 bis 12 im I. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage von 2167 fl. 80 kr. wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 9. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl** im neuen Rathhause (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse dieses Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 24. Mai 1892. 2—3

M.-Z. 106644
V.

Kundmachung.

(Politische Begehung.)

Die k. k. n.-ö. Statthalterei hat mit dem Erlasse vom 29. Mai 1892, Z. 33604, die politische Begehung über das Project der Donauregulierungs-Bauunternehmer Redlich, Berger und Hollitzer für die Herstellung eines provisorischen Materialgeleises zur Anschüttung des Quaibahnhofes der Donaustadtlinie der Wiener Stadtbahn für **Freitag den 10. Juni l. J.**, unter Leitung des Herrn k. k. Statthalterei-Secretärs Freiherrn v. Hock, anberaumt und versammeln sich die Commissionsmitglieder **um 11 Uhr vormittags in der Ankunftshalle des Wiener Nordbahnhofes.**

Das bezügliche Project kann bis zum Tage der Commission in dem Stadtbauamte **im Bureau des Herrn Baurathes Schiebek** während der gewöhnlichen Amtsstunden, das ist von 8 Uhr früh bis 2 Uhr nachmittags, von jedermann eingesehen werden und steht es jedem Betheiligten frei, etwaige Einwendungen gegen das Project entweder bei dem Magistrate (Departement V) protokollarisch oder aber bei der commissionellen Verhandlung vorzubringen.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 1. Juni 1892. 1—2

M.-Z. 255135/1891.

Kundmachung.

(Beerdigung der Leichen von in dem Bezirkstheile Neulerchenfeld verstorbenen Personen im Ottakringer Friedhofe.)

Zufolge Beschlusses des Wiener Stadtrathes vom 29. März d. J., Z. 1304, ist es gestattet, die Leichen der in der ehemaligen Gemeinde Neulerchenfeld verstorbenen Personen auf dem Ottakringer Friedhofe zu beerdigen.

Diejenigen Parteien, welche von diesem Rechte Gebrauch machen und die Leichen ihrer Angehörigen in dem Ottakringer Friedhofe beerdigen lassen wollen, haben diese ihre Absicht dem Herrn städtischen Arzte, welcher die Beschau der Leiche vornimmt, bekanntzugeben und sich sodann mit dem Beschaubefunde behufs Berichtigung der Beerdigungsgebüren an das magistratische Bezirksamt für den XVI. Bezirk Ottakring, Abelegasse Nr. 29, zu wenden.

Wenn die Leiche jedoch wie bisher im **Wiener Central-Friedhofe** bestattet werden soll, so sind die tarifmäßigen Gebüren im städtischen Todtenbeschreibamte im neuen Rathhause, I., Lichtenfelsgasse, Stiege 3, Hochparterre, zu erlegen.

Dies wird in theilweiser Abänderung der h. ä. Kundmachung vom December 1891, Z. 228891, zur allgemeinen Kenntnis gebracht.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, im Mai 1892. 2—3

ad M.-Z. 88125
XV.

Kundmachung.

(Hintanhaltung und Vertilgung der Schmarotzerpflanze Kleeseide [Cuscuta]).

Nach dem Gesetze vom 2. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 31, sind alle Besitzer, beziehungsweise Nutznießer oder Pächter von Grundstücken, auf welchen sich die Schmarotzerpflanze Kleeseide (Seidenpflanze, Cuscuta) zeigt, verpflichtet, dieselbe zu vertilgen. Zu diesem Behufe müssen an jener Stelle, wo sie sich zeigt, mit der Sichel im erweiterten Umkreise, das ist mindestens 30 cm über die von der Seide übersponnenen Plätze hinausgreifend, alle Pflanzen dicht an der Erde abgeschnitten und zusammengeworfen werden. Dann gibt man auf die solchergestalt behandelten Plätze eine dicke Schichte von fußlang geschnittenem Stroh oder, wo solches mangelt, eine hinreichende Menge von Spänen, Reisig ꝛc. und verbrennt damit die mit der Sichel abgeschnittenen Kleepflanzen- und Kleeseidetheile, worauf die betreffenden Stellen sorgfältig umzugraben sind. **Diese Vertilgung der Kleeseide ist bis spätestens nach dem ersten Kleeschnitte vorzunehmen.**

Es empfiehlt sich jedoch, schon zur Herbstzeit den sogenannten Stoppelklee und im folgenden Frühjahre die Kleefelder und sonstigen Grundstücke aufmerksamst zu übergehen und die etwa vorgefundene Kleeseide auf die genannte Weise zu vernichten.

Diese Bestimmungen werden mit dem Bemerken zur allgemeinen Kenntnis gebracht, dass gegen die Besitzer, beziehungsweise Nutznießer oder Pächter von Grundstücken, auf welchen die Seidenpflanze in blühendem oder abgeblühtem Zustande vorgefunden wird, in den Wiener allgemeinen Versorgungsfond fließende Geldstrafen **bis 10 fl.** und im Falle der Zahlungsunfähigkeit Arreststrafen **bis zu 48 Stunden** vom competenten magistratischen Bezirksamte verhängt, und überdies Veranstaltungen getroffen werden, dass die Beseitigung der Kleeseide durch Ausschneiden und Verbrennen, sowie durch tiefes Umgraben der mit der Seidenpflanze bestandenen Flecke **auf Kosten der Säumigen** ausgeführt werde.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 15. Mai 1892. 3—3

Z. 97097
XV.

Kundmachung.

(Stiftung für Bienenzüchter.)

Mit dem hohen Erlasse vom 13. Mai 1892, Z. 27420 hat die k. k. n.-ö. Statthalterei bekanntgegeben, dass am 21. August 1892 als am Jahrestage der Geburt weiland Sr. kais. und kön. Hoheit des durchlauchtigsten Kronprinzen Erzherzog Rudolf aus den Interessen der **Anton Freiherr von Plappart-Lecnher**'schen Prämienstiftung für Bienenzüchter aus dem Bauernstande Niederösterreichs ein Preis von 42 fl. ö. W. zur Betheilung kommen wird.

Auf diesen Preis hat derjenige Bienenzüchter Anspruch, welcher die zahlreichsten und bei gleicher Anzahl die volkreichsten Bienenstöcke überwintert und in das Frühjahr gebracht hat, insoferne diese Stöcke ihm eigenthümlich gehören und von ihm selbst gepflegt worden sind.

Unter den Bewerbern um diesen Preis sind die Besitzer der mit Abtheilungen (Steigen) versehenen Bienenstöcke empfehlungswürdiger, als die von ganzen Stöcken, obgleich Besitzer jeder Art von Stöcken zur Bewerbung um den Preis berechtigt sind.

Die mit dem Zeugnisse des Bezirksvorstehers und zweier von diesem gewählten Zeugen über die Zahl der überwinterten Bienenstöcke überhaupt und den Volkreichthum derselben insbesondere, sowie über das Eigenthum und die Selbstpflege der Stöcke belegten schriftlichen Gesuche um die Zuerkennung dieses Preises sind bis längstens 15. Juli 1892 bei dem zuständigen magistratischen Bezirksamte zu überreichen.

Die Zuerkennung des Preises erfolgt durch die k. k. n.-ö. Statthalterei.

Vom Wiener Magistrate,

am 18. Mai 1892. 1—3

G.-Z. 94539
III.

Kundmachung.

(Heiratsausstattungsstiftung.)

Aus der **Maria Anna Fürstin Dietrichstein'schen Stiftung** sind zwei Heiratsausstattungen im Betrage von je 105 fl. ö. W. für das Jahr 1892 zu verleihen.

Auf diese Ausstattungen haben **in Wien geborene Mädchen, welche elternlos** sind und eine tadellose Aufführung nachweisen können, vorzugsweise aber Waisen gewesener Wiener Bürger, für den Fall ihrer Verehelichung Anspruch.

Die Gesuche sind mit dem Taufscheine, dem Armuts- und Sittenzeugnisse, den Todtenscheinen der Eltern und wenn die Ausstattung von einer Bürgerstochter angestrebt wird, mit dem Nachweise des Bürgerstandes des Vaters zu belegen und bis **Ende August 1892 bei dem Magistrate zu überreichen, da auf später einlangende Gesuche keine Rücksicht genommen werden könnte.**

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 19. Mai 1892. 1—3

G.-Z. 94523
XI.

Kundmachung.

(Armenstiftung.)

Von dem Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien wird hiemit bekanntgemacht, dass am 26. Juli 1892 die Interessen der **Josef** und **Anna Wasner**'schen **Stiftung** für vier ohne ihr Verschulden zugrundegegangene, arme Gewerbsleute ohne Unterschied der Confession im Betrage von 412 fl. ö. W. zur Vertheilung gelangen werden.

Dem Stadtrathe der Stadt Wien steht das Vertheilungsrecht zu und ist es Wunsch des seligen Stifters, dass jedes Jahr zwei verarmte Gewerbsleute aus der Leopoldstadt zu berücksichtigen sind.

Bewerber haben ihren Gesuchen den Tauf-, respective Geburtsschein, eventuell den Trauungsschein, die Tauf- oder Geburtsscheine der Kinder, den Gewerbeschein, respective den Erwerbsteuerschein, den Heimatschein, **endlich ein legales Armutszeugnis, in welchem**

das Moment, dass Gesuchsteller ohne sein Verschulden zugrunde gegangen ist, durch das Armeninstitut und für den Fall, dass derselbe einer Genossenschaft angehört, durch die Genossenschafts-Vorstehung ausdrücklich hervorgehoben wird, beizulegen.

Die in solcher Weise belegten Gesuche sind längstens bis 15. Juni 1892 im Einreichungsprotokolle des Wiener Magistrates zu überreichen.

Auf später überreichte oder nicht gehörig belegte Gesuche wird keine Rücksicht genommen werden.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 15. Mai 1892. 2--3

M.-Z. 97987
XI.

Kundmachung.

(Armenstiftung.)

Von dem Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien wird hiemit bekanntgemacht, dass demnächst **die Franz Josef Pisko'sche Witwenstiftung jährlicher 180 fl.** zur Verleihung kommt.

Anspruch auf den Genuss dieser Stiftung haben **Witwen nach Professoren**, welche zur Zeit ihres Ablebens oder unmittelbar vor ihrem Übertritte in den Ruhestand an einer der in Wien bestehenden Mittelschulen, sowohl Gymnasium als Realschule, oder an einer daselbst bestehenden Staatsgewerbeschule, Lehrer- oder Lehrerinnen-Bildungsanstalt, ohne Unterschied, ob solche Schulen oder Anstalten vom Staate oder von der Gemeinde erhalten werden, angestellt waren, — wenn sie sich über ihre Armut und ihren tadellosen Lebenswandel ausweisen können und ein oder mehrere aus ihrer Ehe mit einem Professor der gedachten Schulen und Anstalten stammende unversorgte Kinder besitzen.

Bewerberinnen, die ihre oder ihres verstorbenen Gatten Verwandtschaft mit dem Stifter nachweisen, oder jene Witwen, die die meisten unversorgten Kinder haben, genießen unter sonst gleichen Verhältnissen, den Vorzug.

Der Genuss der einmal verliehenen Stiftung erlischt mit der Wiederverehelichung der betreffenden Witwe, dann in dem Zeitpunkte, in welchem alle ihre Kinder stiftungsgemäßer Abkunft versorgt sind, längstens aber mit dem zurückgelegten zwanzigsten Lebensjahre des jüngsten dieser Kinder.

Bewerberinnen um diese Stiftung haben ihren Gesuchen den Tauf- oder Geburtsschein, den Trauschein, ein legales Armuts- und Sittenzeugnis, dann die Tauf-, beziehungsweise Geburtsscheine ihrer Kinder und endlich den Todtenschein, das letzte Anstellungs- oder Pensionsdecret ihres verstorbenen Ehegatten beizulegen.

Die in solcher Weise belegten Gesuche sind **längstens bis 20. Juni 1892** im Einreichungsprotokolle des Wiener Magistrates zu überreichen.

Auf später überreichte oder nicht gehörig belegte Gesuche wird keine Rücksicht genommen werden.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 18. Mai 1892. 1—3

G.-Z. 78639
XI.

Kundmachung.

(Armenstiftung.)

Von dem Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien wird hiemit bekanntgemacht, dass ein Stiftplatz der Eduard Haid'schen Stiftung für verschämte, besonders rücksichtswürdige, gebrechliche Arme Wiens, **ohne Rücksicht auf das Heimatsrecht** für die Dauer der Dürftigkeit und Würdigkeit, und zwar mit dem Bezuge von fl. 12 monatlich, zur Besetzung kommt.

Bewerber um diesen Stiftplatz haben ihren Gesuchen den Tauf-, beziehungsweise Geburtsschein, ein legales Armutszeugnis, ein ärztliches Parere über den Grad der Erwerbsfähigkeit, eventuell auch den Trauungsschein und die Tauf-, beziehungsweise Geburtsscheine der Kinder beizuschließen.

Die in solcher Weise belegten Gesuche sind **längstens bis 15. Juni 1892** im Einreichungsprotokolle des Wiener Magistrates zu überreichen.

Auf später überreichte oder nicht gehörig belegte Gesuche wird keine Rücksicht genommen werden.

Wien, am 18. Mai 1892. 1--3

Inhalt.

Gemeinderath: Seite

Sitzungen des Gemeinderathes 1339

Stenographischer Bericht über die öffentliche Sitzung des Gemeinderathes vom 25. Mai 1892.

Inhalt:

Mittheilungen des Vorsitzenden:

1. Entschuldigung des Gem.-Rathes Rückauf wegen Fernbleibens 1339
2. Beurlaubung des Gem.-Rathes Haßfurther 1339

Interpellationen:

3. Gem.-Rath Grünbeck, betreffend die Durchführung des Linienwall-Durchbruches Breitenfeldergasse—Thelemanngasse 1339
4. Derselbe, betreffend die Kabellegung der Privat-Telegraphen-Gesellschaft im XVI. und XVII. Bezirke 1339

Anträge:

5. Gem.-Rath Grünbeck, betreffend die Errichtung eines Doppel-Auslaufbrunnens im XVII. Bezirke, Palffygasse 1339
6. Gem.-Rath Büsch, betreffend die Stellung sowohl des Waisenhauses als auch einer neuzuerrichtenden Kinderbewahranstalt im XII. Bezirke, unter die Leitung des Ordens der Kreuzschwestern 1339

Referat:

7. Gem.-Rath Wurm, betreffend die Projecte der Wiener Stadtbahn (Fortsetzung der Debatte) 1340

Stadtrath:

Sitzungen des Stadtrathes 1360

Bericht über die Stadtraths-Sitzung vom 20. Mai 1892 1360

Bericht über dieStadtraths-Sitzung vom 21. Mai 1892. (10 Uhr vormittags) 1364

Bericht über die Stadtraths-Sitzung vom 21. Mai 1892. (4 Uhr nachmittags.) 1366

Allgemeine Nachrichten:

Sparcassa der Gemeinde Sechshaus 1369

Approvisionierung:

Pferdemarkt vom 31. Mai 1892 1369

Borstenviehmarkt vom 31. Mai 1892 1370

Stechviehmarkt vom 2. Juni 1892 1370

Städtisches Lagerhaus 1370

Sanitätswesen:

Besuch der städtischen Volksbäder im Mai 1892 1370

Gewerbeangelegenheiten:

Genossenschaftsangelegenheiten:

Genossenschaft der Fassbinder 1370

Lehrlingsstellen-Nachweisamt des Wiener Magistrates 1370

Gewerbeanmeldungen . . . . . 1370—1372

Kundmachungen . . . . . 1372—1378

Herausgeber: **Die Gemeinde Wien.** — Verantwortlicher Redacteur: **Dr. Friedrich** Edler v. **Radler,** Secretär des Wiener Magistrates.

Papier aus der k. k. priv. **Pittener Papierfabrik.** — **J. B. Wallishausser's** k. u. k. Hof-Buchdruckerei, Wien.

Inseraten-Annahme bei Otto Maaß (Haasenstein & Vogler), Wien, I., Wallfischgasse 10.